

ANEXO N°1

1. ACTA DE ACEPTACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN

En este acto comparece don Alberto Urquiza Vega, Cédula Nacional de Identidad N° 5.690.972-9, en representación de la sociedad **Redbus Urbano S.A.**, prestadora de servicios de la **Unidad de Negocio Alimentadora N° 1**, RUT N° 99.577.050-4, ambos domiciliados en Avenida El Salto 4651, de la comuna de Huechuraba, manifestando su plena conformidad en cuanto a las condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios de la **Unidad de Negocio Alimentadora N°1** desde el término de la concesión hasta el día 31 de diciembre de 2011 inclusive, establecidas por el respectivo acto administrativo y sus anexos, así como a las normas legales, administrativas y demás resoluciones que regulen la prestación de dichos servicios, en cuanto resulten aplicables.

Por otra parte, declara conocer y aceptar que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en virtud de sus facultades legales podrá poner término anticipado a las condiciones de operación que por este acto se aprueba, por razones de buen servicio y funcionamiento del sistema, atendida la necesidad de los usuarios de transporte público de disponer de un servicio mejor y más eficiente.

ALBERTO URQUIZA VEGA
REDBUS URBANO S.A

2. DEFINICIÓN DE TEMPORADAS

Temporada Normal: La temporada normal corresponde al período entre los meses de marzo y diciembre inclusive.

Temporada Estival: El período estival corresponde a los meses de enero y febrero.

2.1. DEFINICIÓN DE PERÍODOS DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS:

a) Día Laboral Normal:

Tipo de Día	Definición Período	Hora		Horas por Período
		Inicio	Termino	
Laboral	Pre Nocturno	0:00	0:59	1
Laboral	Nocturno	1:00	5:29	4,5
Laboral	Transición Nocturno	5:30	6:29	1,0
Laboral	Punta Mañana	6:30	8:29	2,0
Laboral	Transición Punta Mañana	8:30	9:29	1,0
Laboral	Fuera de Punta Mañana	9:30	12:29	3,0
Laboral	Punta Mediodía	12:30	13:59	1,5
Laboral	Fuera de Punta Tarde	14:00	17:29	3,5
Laboral	Punta Tarde	17:30	20:29	3,0
Laboral	Transición Punta Tarde	20:30	21:29	1,0
Laboral	Fuera de Punta Nocturno	21:30	22:59	1,5
Laboral	Pre Nocturno	23:00	23:59	1,0

b) Día Sábado Normal:

Tipo de Día	Definición Período	Hora		Horas por Período
		Inicio	Termino	
Sábado	Pre Nocturno Sábado	0:00	0:59	1
Sábado	Nocturno Sábado	1:00	5:29	4,5
Sábado	Transición Sábado Mañana	5:30	6:29	1,0
Sábado	Punta Mañana Sábado	6:30	10:59	4,5
Sábado	Mañana Sábado	11:00	13:29	2,5
Sábado	Punta Mediodía Sábado	13:30	17:29	4
Sábado	Tarde Sábado	17:30	20:29	3
Sábado	Transición Sábado Nocturno	20:30	22:59	2,5
Sábado	Pre Nocturno Sábado	23:00	23:59	1,0

c) Día Domingo Normal:

Tipo de Día	Definición Período	Hora		Horas por Período
		Inicio	Termino	
Domingo	Pre Nocturno Domingo	0:00	0:59	1
Domingo	Nocturno Domingo	1:00	5:29	4,5
Domingo	Transición Domingo Mañana	5:30	9:29	4,0
Domingo	Mañana Domingo	9:30	13:29	4
Domingo	Mediodía Domingo	13:30	17:29	4
Domingo	Tarde Domingo	17:30	20:59	3,5
Domingo	Transición Domingo Nocturno	21:00	22:59	2,0
Domingo	Pre Nocturno Domingo	23:00	23:59	1,0

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes podrá modificar la periodización precedente, cuando ello sea necesario a objeto de ajustar la oferta de servicios a las demandas específicas de cada período o tipo de día.

Asimismo, el Ministerio podrá, por razones fundadas, crear nuevos servicios como asimismo establecer aquellos que sean necesarios para cubrir las demandas producidas por eventos o fechas especiales.

Con todo, la Sociedad prestadora podrá, solicitar a la Autoridad, la eliminación de uno o más servicios.

2.2. CONSIDERACIONES PREVIAS

- Días Festivos: Para los días festivos se asumirá el plan de operación definido para un día domingo. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá establecer por razones fundadas, la aplicación del plan de operación definido para un día laboral o sábado u otro, según sea el caso.
- Temporada Estival: Para la temporada estival se podrá reducir la oferta del plan de operación normal, en hasta un 30% de la oferta programada en la temporada normal, previa autorización de la autoridad. Sin embargo, se debe considerar que la frecuencia de operación de cada servicio deberá ser de al menos 5 vehículos a la hora, salvo en los casos en los que expresamente se ha solicitado la operación con una frecuencia menor en el programa de operación de la temporada normal. Además, se deberá informar a los usuarios la reducción de la oferta, mediante informativos instalados en el interior de los vehículos. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá establecer un programa de operación estival, reducido en frecuencias respecto del Normal, el que deberá ser cumplido en un 100%.

Definiciones

- Frec. Min.: frecuencia mínima de operación medida en buses por hora.
- Frec. Max: frecuencia máxima de operación medida en buses por hora.
- Capacidad de Transporte: representa la suma de la capacidad de los buses que circulan en el servicio, en una hora de cada período definido.
- Cap. Tpte. Min.: capacidad de transporte mínima, medida en pasajeros hora sentido.
- Cap. Tpte. Max.: capacidad de transporte máxima, medida en pasajeros hora sentido.

3. PROGRAMA DE OPERACIÓN

El Programa de operación corresponde al que se contempla en el Anexo N° 3, el cual, además, comprende los listados de servicios, los trazados, las frecuencias y capacidades, paradas, inyecciones de buses y los Rangos.

Por otra parte, el Programa de Operación podrá ser variado por el Ministerio, por razones fundadas, debiendo comunicar dicha circunstancia con una anticipación no inferior de 10 días a su aplicación, siempre que no implique un aumento de la Flota Base.

Con todo, y por razones fundadas, las vías ubicadas en una zona alimentadora, indicadas en dichos Programas, podrán ser empleadas por otros servicios de transporte público de pasajeros.

Los servicios de la denominada Unidad de Negocio Alimentadora N° 1 podrán ser entregados a otros operadores, en forma total o parcial, modificando el Programa de Operación vigente, comunicando dicha circunstancia en el plazo antes señalado.

El Ministerio deberá avisar con al menos 30 días de anticipación, la fecha en que el prestador dejará de prestar servicios de la denominada Unidad de Negocio Alimentadora N° 1.

4. CAPACIDAD MÍNIMA EN PLAZAS

La sociedad Redbus Urbano S.A. deberá considerar las mismas plazas que exigía el contrato de concesión que terminó anticipadamente, para la prestación de los servicios.

El pago correspondiente se efectuará bajo las mismas condiciones administrativas y operativas que regulaban sus respectivos contratos de concesión, las modificaciones a los mismos y en general la normativa imperante a la fecha de terminación de dichos contratos de concesión.

Con todo, una vez que se verifique la disminución de servicios a ser prestados por la sociedad a que se refiere el numeral precedente, se reducirán las plazas requeridas, procediéndose a efectuar los ajustes por plazas y kilómetros que correspondan.

5. DE LOS BUSES

Los buses con los que podrá prestar servicio deberán cumplir con la categoría L, M, P, A1, A2, B1 y no podrán ser de una antigüedad superior a los 12 años.

6. REGLAS ESPECIALES DE PAGO Y LIQUIDACIÓN

Los pagos por la prestación de los servicios de transporte se realizarán los días 10 y 25 de cada mes. El día 10 se calculará el *Pago por Pasajero Transportado (PPT)* de la Unidad de Negocio Alimentadora.

El día 10 de cada mes se pagarán las etapas de viaje con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 16 y el fin del mes anterior utilizando el *PPT* para el mes en curso. El día 25 se pagarán las etapas de viaje con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 1 y 15 del mismo mes utilizando el *PPT* del mes en curso.

Adicionalmente, en estas fechas se reembolsarán al prestador de servicios los montos correspondientes a los desembolsos realizados por concepto del pago de peajes por uso de vías concesionadas para la prestación de los servicios expresos, por el acceso a las Estaciones de Intercambio Modal y por el uso de cualquier otra infraestructura concesionada que hubiese implicado un pago por parte del responsable del servicio, siempre y cuando el Programa de Operación vigente así lo indique, y previa verificación de la información que deberá entregar el prestador de servicios sobre el uso efectivo de la infraestructura. En la misma fecha se pagarán también los desembolsos que el operador no licitado deba realizar por los servicios y equipamientos que deban proveer el Sistema de Información y Atención a Usuarios de Transantiago y/o el Administrador Financiero, y quienes los sucedan. Sin perjuicio de lo anterior, aquellos montos correspondientes a desembolsos realizados por el Operador, por concepto del pago de peajes por uso de vías concesionadas para la prestación de los servicios expresos que no correspondan a los servicios definidos en el Programa de Operación Básico respectivo, no serán de cargo del sistema.

6.1 PROCEDIMIENTOS DE PAGO

A) Procedimiento de Cierre de Transacciones Atrasadas.

Para efectos del pago, las transacciones descargadas del sistema serán imputadas al día en la que fueron descargadas.

b) Ajuste del PPT.

El pago al responsable del servicio será ajustado mensualmente con los siguientes mecanismos:

- Mecanismo de Ajuste de Costos (MAC)
- Mecanismo de Ajuste de Plazas y Kilómetros (MAPK)

B.1) MECANISMO DE AJUSTE POR COSTOS (MAC)

El Mecanismo de ajuste por costos se basa en la aplicación de un vector de indexación de costos, señalado en b.1.1 de la presente Cláusula, conforme a la subclase, estándar y tecnología de propulsión de los buses utilizados por el prestador de servicios. Luego el factor de ajuste se define de la siguiente manera:

$$MAC_t = (1 + 0,85 \cdot \Delta VIP_{t-1} + 0,15 \cdot \Delta IPC_{t-1})$$

donde:

MAC_t : Factor de ajuste para el mes t producto del vector de indexación de costos.

ΔVIP_t : Corresponde a la variación del vector de indexación, entre el mes de noviembre de 2010 y el mes t . La variación en el vector de indexación se estimará de acuerdo a lo señalado en el literal b.1.1 de la presente Cláusula.

ΔIPC_t : Corresponde a la variación del vector del índice de Precios al Consumidor (IPC), entre el mes noviembre de 2010 y el mes t .

b.1.1. Para calcular la variación en el indexador de costos, el Ministerio considerará las fluctuaciones observadas en las variables que componen este indexador y que se señalan a continuación, desde su valor a noviembre de 2010 hasta el día de cálculo efectivo del indexador de costos, tomándose los valores observados en los días anteriormente mencionados, para la base de cálculo de los ajustes posteriores:

- Índice de Precios al Consumidor (IPC)*. Corresponde a la variación porcentual estimada por el INE. Busca capturar las variaciones de los gastos de administración, en terminales y de los sistemas de cobro.
- Valor de Patentes y Seguros (VRB)*. Corresponde a un índice de la incidencia de inversiones adicionales en los vehículos. Su valor será estimado por el INE y considera la variación porcentual en los seguros, patente y revisión técnica.
- Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO)*. Su variación porcentual será estimada por el INE.
- Precio del Petróleo Diesel (Diesel)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor en la serie de precios al por mayor, ítem 224 corregido, serie adicional, estimado por el INE.
- Precio Gas Natural (GNC)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1C 1110 21 GAS NATURAL.
- Precio del Kilowatts-Hora (\$/Kwh)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor promedio publicado por la empresa distribuidora de electricidad Chilectra S.A. al inicio de cada mes de operación para el ítem Demanda Máxima en Punta para la tarifa BT-4.3.
- Lubricantes*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2320 71 ACEITES MINERALES LUBRICANTES.
- Neumáticos*. Corresponderá la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2511 11 NEUMÁTICO NUEVO.
- Valor del Dólar Observado (DO)*. Corresponde a la variación porcentual del promedio mensual, este valor es reportado por el Banco Central de Chile.

Las ponderaciones que corresponderán a cada uno de los factores antes señalados se detallan en la Tabla N°1 de acuerdo a las distintas tecnologías, largo del bus, altura de entrada y piso, y Norma de Emisión.

Tabla N° 1
Ponderadores de costo por tipo de bus

Tipo de Tecnología	Subclase	Altura de Entrada y Piso	Norma Emisión	A	b	C	d	e	F	g	h	i
Diesel	Clase A1	Alto	Euro III	0,17	0,01	0,298	0,33	0	0	0,011	0,066	0,115
Diesel	Clase A2	Low-entry	Euro III	0,17	0,01	0,298	0,33	0	0	0,011	0,066	0,115
Diesel	Subclase B2	Low-entry	Euro III	0,17	0,01	0,298	0,33	0	0	0,011	0,066	0,115
Diesel	Subclase B1	Low-entry	Euro III	0,17	0,01	0,298	0,33	0	0	0,011	0,066	0,115
Diesel	L	Alto	Euro II	0,186	0,009	0,392	0,224	0	0	0,01	0,086	0,093
Diesel	Tipo P y M	Alto	Euro II	0,174	0,01	0,306	0,332	0	0	0,01	0,067	0,101

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

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

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

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

Donde:

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

Los factores señalados en la Tabla N° 1, se revisarán y podrán ser modificados por el Ministerio cada 2 años, lo cual deberá ser autorizado por acto administrativo totalmente tramitado, previa consulta a los Ministerios de Hacienda y Economía Fomento y Reconstrucción.

Asimismo, en caso de buses no comprendidos en la citada tabla, el Ministerio generará la estructura de costos que corresponda. En el intertanto, dichos tipos de buses serán asimilados al tipo de bus que presente mayor similitud, a juicio del Ministerio, considerando el mayor número de coincidencias respecto de las características: Tipo de Tecnología; Subclase; Altura de Entrada y Piso y Norma de Emisiones.

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

B.2) MECANISMO DE AJUSTE POR VARIACION DE PLAZAS Y KILOMETROS (MAPK)

Con el fin de reconocer las modificaciones en la Oferta de Plazas y las variaciones en los Kilómetros, que eventualmente se produzcan respecto del Programa Básico de Operación, se aplicará un factor de ajuste definido como:

$$MAPK_t = \left(\alpha \cdot \frac{K_t}{K_0} + \beta \cdot \frac{d_t^{PBO}}{d_0^{PBO}} \right)$$

Donde,

$MAPK_t$: Factor de ajuste para el mes t producto de variaciones en Plazas y Kilómetros.

K_0 : Es la capacidad de la flota definida para el Plan Básico de Operación del prestador de servicio.

K_t : Es la capacidad de la flota inscrita en el Registro de Servicios de Transporte Público de Pasajeros de Seremi de la Región Metropolitana al inicio del mes calendario t (Se considera sólo la flota del Programa Básico de Operación). Este valor no podrá ser mayor que la capacidad de la Flota del último Programa Básico de Operación vigente de temporada normal, en caso de que la capacidad inscrita fuese mayor, se considerará sólo la capacidad de ese Programa Básico de Operación.

d_t^{PBO} : Son los Kilómetros del Plan Básico de Operación vigente el mes anterior a t (la forma de cálculo está definida en la fórmula b.2.1).

d_0^{PBO} : Son los Kilómetros del Plan Básico de Operación asociado a la base de este Contrato asociados al Plan Básico de Operación definido en este Contrato (la forma de cálculo está definida en la fórmula b.2.1).

α : Toma un valor de 0,4

β : Toma un valor de 0,6.

Los valores de K_0 y d_0^{PBO} serán los siguientes:

$$K_0 = 13.464$$

$$d_0^{PBO} = 1.406.277$$

Estos valores deberán ser ajustados en caso de que el responsable del servicio varíe la composición de flota, de manera que no existan variaciones en el pago producto de un cambio en la composición de los buses que no represente un cambio en el servicio prestado, para ello, se considerará un programa de operación equivalente, es decir, el programa de operación de menor frecuencia con la nueva tipología de buses tal que se oferta al menos la misma capacidad de transporte que el anterior, salvo en el caso previsto en la Cláusula IV del presente instrumento.

b.2.1. Cálculo de Kilómetros y Buses asociados a un mes.

Tanto el Plan Básico de Operación (PBO), así como el Plan de Operación Integrado (POI), fijan una operación diaria por tipo de día, clasificando estos en Laboral, Sábado y Domingo o Festivos, por lo que es posible calcular para cada uno de estos días el número de kilómetros a recorrer según el Plan (Básico o Integrado).

Por otra parte los programas pueden dividirse en dos tipos según el calendario anual, Programa de tipo Normal y Programa de tipo Estival, esta clasificación puede ser efectuada tanto para el PBO, así como para el POI.

Dado que los planes generan kilómetros por tipo de día, se puede definir un “mes base”¹ ya sea para los PBO, así como los POI, el que contendrá 21 días tipo Laboral, 4 días tipo Sábado y 5 días tipo Domingo. Lo anterior permite asociar a un mes, kilómetros, buses y capacidad proveniente de un Programa de Operación (PBO o POI), de esta forma se define Los kilómetros asociados a un mes como:

$$\frac{(21 \cdot Km_{Lab.POx} + 4 \cdot Km_{Sab.POx} + 5 \cdot Km_{Dom.POx})}{f_{POx}} = Km_i$$

Donde,

Km_i : Kilómetros asociados al mes i producto del Programa de Operación (PBO o POI).

$Km_{Lab.POx}$: Kilómetros de un día Laboral del Programa de Operación (PBO o POI).

$Km_{Sab.POx}$: Kilómetros de un día Sábado del Programa de Operación (PBO o POI).

$Km_{Dom.POx}$: Kilómetros de un día Domingo o Festivo del Programa de Operación (PBO o POI).

f_{POx} : Factor del Programa de Operación, es 0,9² si es de tipo Estival y 1 si es de tipo Normal.

Un Programa de Operación (PBO o POI) tiene asociada una capacidad de la Flota Operativa y un número de buses de la misma, que son los que permiten cumplir el Programa de Operación. Con ello, dado un Programa de Operación (PBO o POI) se tendrá para un mes la información de los kilómetros asociados a este mes, el número de Buses de la Flota Operativa que permite cumplir el Programa de Operación y la Capacidad de la misma.

Si para un mes se tiene que una fracción de éste se opera bajo un programa de operación (POI), y el resto del mes con un segundo tipo (PO2), entonces se aplicara la siguiente formulación:

$$\frac{(21 \cdot Km_{Lab.POI} + 4 \cdot Km_{Sab.POI} + 5 \cdot Km_{Dom.POI})}{f_{POI}} \cdot p_{POI} + \frac{(21 \cdot Km_{Lab.PO2} + 4 \cdot Km_{Sab.PO2} + 5 \cdot Km_{Dom.PO2})}{f_{PO2}} \cdot p_{PO2} = Km_i$$

Donde,

Km_i : Kilómetros asociados al mes i producto de los Programas de Operación.

$Km_{Lab.POI}$: Kilómetros de un día Laboral del Programa de Operación i (con $i=1,2$)

$Km_{Sab.POI}$: Kilómetros de un día Sábado del Programa de Operación i (con $i=1,2$)

$Km_{Dom.POI}$: Kilómetros de un día Domingo o Festivo del Programa de Operación i (con $i=1,2$)

f_{POI} : Factor del Programa de Operación i (con $i=1,2$), es 0,9 si es Estival y 1 si es Normal.

p_{POI} : Porcentajes de los días del mes que opera el Programa de Operación i (con $i=1,2$)

La operación anterior es análoga en caso de existir más de dos Programas de Operación en un mes, es decir se calcularán los Km. asociados al Programa de Operación, se ajustará con los factores según sea normal o estival, y se tomara un promedio ponderado por los días que opera.

Por otro lado, el número de buses asociado al mes será el del último Programa de

¹ En efecto, la metodología permite llevar a un “mes base” cualquier programa (o subdivisiones de este), sólo basta conocer los kilómetros del programa (o subdivisiones) de un día tipo laboral, un sábado y un domingo.

² En este caso el Programa de operación Estival no podrá tener más del 90% de los Km. del Normal precedente, en caso contrario el factor 0,9 se sustituirá por la relación entre el Plan estival y el normal precedente.

Operación (PBO o POI) vigente de temporada normal. En caso de existir más de un Programa de Operación el número de buses será un promedio ponderado de los Buses de cada Programa, usando como ponderador la relación de los días de vigencia de cada uno dividido por el número total de días del mes.

Por último, para tener los kilómetros totales necesarios en el MAPK_i se debe tomar el cálculo del PBO, de esta forma se define d_i^{PBO} los kilómetros asociados al Plan Básico de Operación y d_i^{POI} los kilómetros asociados al Plan de Operación Integrado.

B.3) APLICACION DEL MECANISMO DE AJUSTE EN EL CALCULO DEL PPT

El Pago por Pasajero Transportado para el mes t quedara definido como:

$$PPT_t = PPT_0 * MAC_t * MAPK_t$$

Donde PPT_0 corresponde a \$ 355 y el mes $t = 0$ es el mes de diciembre de 2010.

El valor del *Pago por Pasajero Transportado (PPT)*, estará establecido en pesos (\$), con dos (2) decimales, sin aproximación y de conformidad a las reglas anteriores.

c) De los descuentos.

a) Para verificar la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transportes, se procederá a efectuar una medición en base al parámetro “Incumplimiento de Plazas-Kilómetros-Horas”, en adelante “DSC”, según se detalla en la Fórmula I-1 del Anexo 2, que se adjunta al presente instrumento y se entiende forma parte de éste.

b) El Ministerio podrá, mediante Inspectores del Programa de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes y/o a través de los elementos tecnológicos de apoyo al control de explotación de la flota, controlar los índices de cumplimiento de frecuencia y regularidad, contenidos en la Fórmula I-2.a (ICF, Frecuencia) y Fórmula I-2.b (ICR, regularidad), ambas señaladas en el Documento denominado Anexo 2 del presente instrumento, los cuales serán considerados como parámetros de medición de la operación de los servicios de transportes, esto es, del efectivo, correcto y adecuado cumplimiento de los Programas de Operación por el prestador de servicios, pudiendo el Ministerio, en caso de verificarse un incumplimiento de éstos, aplicar los descuentos que se indican en la Tabla de Descuentos ICF - ICR.

La aplicación de los descuentos, implica que el prestador de servicios percibirá un ingreso menor al que le corresponde por los pagos que deben efectuarse por concepto de etapas de viajes con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso, con fondos que provengan de la Cuenta Bancaria N° 2, sin que exista por este concepto deuda alguna del sistema para con el responsable del servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, el operador podrá interponer los recursos administrativos previstos en la ley N° 19.880.

TABLA DE DESCUENTOS ICF - ICR

Criterio	Forma de Medición
Frecuencia	Descuentos ▪ Descuento de hasta 100 UF por cada servicio-sentido-período en que el ICF es inferior a 90%. ▪ Descuento de hasta 50 UF por cada servicio-sentido-período en que el ICF es mayor o igual a 90% pero igual o menor a 95%. En todos estos casos, sólo se considerarán para el cálculo de cumplimiento de frecuencia aquellos buses que hayan realizado el trazado completo del servicio-sentido íntegramente y sin interrupción.
Regularidad	Descuentos • Descuento de hasta 200 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-período requiere menos de 20 buses la hora y hasta 100 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-período requiere 20 o más buses la hora, por cada servicio-sentido-período en que el ICR es inferior a 80%. • Descuento de hasta 100 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-período requiere menos de 20 buses la hora y hasta 50 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-período requiere 20 o más buses la hora, por cada servicio-sentido-período en que el ICR es mayor o igual a 80% pero igual o menor a 90%. • El operador podrá recuperar el 50% de los descuentos anteriores si el cumplimiento de la regularidad de los servicios de la Unidad de Negocio de la quincena es igual o superior al 90%.

Con todo, los menores ingresos para el prestador de servicios compariente, que eventualmente derivan de la aplicación de los descuentos establecidos en el presente punto, literales a) y b), no serán considerados como multa.

7. SUPERVISIÓN Y CONTROL DE LOS SERVICIOS

La supervisión y control de la correcta ejecución de los servicios regulados en el presente Anexo, corresponderá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; para tales efectos, el Ministerio y la Coordinación General de Transportes estarán facultados para adoptar las medidas y/o impartir las instrucciones que sean requeridas para ello.

8. SANCIONES

8.1. MULTAS

Nº1. Se aplicará una multa de hasta 10 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

- a) No uso de uniforme por parte del personal de conducción mientras se encuentre conduciendo un bus;
- b) Rehuser injustificadamente a transportar pasajeros cuando la capacidad del vehículo no estuviera completa;

- c) Por cada bus que incumpla las disposiciones relativas a la presentación exterior e interior de buses y su señalética;
- d) Prestar servicios con buses desaseados, rayados o en mal estado. Esta multa se aplicará por cada bus que sea sorprendido en dicha situación;

Nº2. Se aplicará una multa de hasta 20 UF por los siguientes incumplimientos:

- a) Por cada bus que circule con las puertas abiertas;
- b) Por cada bus que preste servicios de transporte de pasajeros, sin portar en el vehículo, el certificado de inscripción en el Registro Nacional;
- c) La falta de entrega o entrega incorrecta de la información que el responsable del servicio se encuentre obligado a entregar a los usuarios;
- d) Por cada día de retraso en la puesta en marcha de los servicios y por cada bus que falte incorporar a la flota base, sin perjuicio de la aplicación de la multa indicada en el numeral 7 de la presente cláusula;
- e) Cualquier otro incumplimiento a las condiciones contenidas en el presente instrumento, que no se encuentre expresamente sancionada.

Nº3. Se aplicará una multa de hasta 30 UF por cada uno de los incumplimientos que

a continuación se describen:

- a) Incumplimiento de la obligatoriedad de contratar y mantener vigente el seguro para el personal a bordo de los buses, y el seguro obligatorio por accidentes causados por vehículos motorizados, regulado por la Ley N° 18.490;
- b) No uso de las Estaciones de Intercambio Modal, por cada vez que se verifique esta conducta;
- c) No dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el Ministerio o Coordinación General de Transportes de Santiago de acuerdo a lo establecido en el presente Anexo.

Nº4. Se aplicará una multa de hasta 40 UF por cada uno de los incumplimientos que

a continuación se señalan:

- a) Por cada vehículo que se encuentre operando sin estar inscrito en el Registro Nacional, o estando impedido de hacerlo, conforme a lo dispuesto por el artículo 38° del DS N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sin perjuicio de la multa allí señalada;
- b) Por utilizar buses de la flota de la Unidad de Negocio respectiva, para prestar servicios distintos a los establecidos en el presente Anexo, sin autorización del Ministerio. Esta multa se aplicará por cada bus que se detecte en la situación antes señalada;
- c) Por haber obtenido, uno o más vehículos de la flota, su certificado de revisión técnica en contravención a lo dispuesto en la normativa vigente;

- d) Por cada bus que incumpla las disposiciones sobre uso de paraderos o lugares para tomar y dejar pasajeros;
- e) Por cada bus que transgreda los niveles máximos de emisión;
- f) Por cada servicio en el que se verifique en cualquier período del día, que éste se encuentra operando a una frecuencia menor que la establecida en el Programa de Operación correspondiente a dicho período. Esta multa se aplicará por cada vez que se verifique el hecho. Con todo, en el evento de haberse aplicado los descuentos por frecuencia en los períodos observados, no resultará procedente la aplicación de la presente multa.

N°5. Se aplicará una multa de hasta 100 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

- a) La presentación, debidamente comprobada, de antecedentes inexactos que afecten las condiciones económicas y operativas de los servicios no licitados;
- b) Por cada vez que se sorprenda a un bus, de manera injustificada, realizando un trazado distinto al señalado en el Programa de Operación correspondiente;
- c) Adulteración del equipamiento embarcado o de la información registrada y transmitida por éste;
- d) Por modificaciones a la capacidad de los buses sin autorización del Ministerio;
- e) No proporcionar al Ministerio o a la Coordinación General de Transportes de Santiago los antecedentes que éste le solicitare por escrito, dentro de los plazos que éstos hubieren fijado, o que el presente Anexo establecieren, o la negativa injustificada a entregarlos. Esta multa se aplicará por cada día de atraso;
- f) Por cualquier servicio en el que se verifique una disminución de la Capacidad de Transporte comprometida en el Programa de Operación vigente para la unidad de negocio.

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

- a) Por cada servicio en el que, en cualquier período del día, se verifique que la Capacidad de Transporte supere el máximo permitido vigente.

N°7. Se aplicará las siguientes multas al prestador de servicios, que no dé cumplimiento a la fecha de puesta en marcha de los servicios:

Tabla N°2: Multas por incumplimiento de puesta en marcha de los servicios

Incumplimiento		Monto Multa
No inicia operación de un porcentaje igual o inferior al 5% de la flota que se encuentra obligada a operar la Unidad de Negocio		5.000 UF

No inicia operación de un porcentaje superior a un 5% e igual o inferior al 25% de la flota que se encuentre obligada a operar la Unidad de Negocio	6.000 UF
No inicia operación de un porcentaje superior al 25% e igual o inferior al 50% de la flota que se encuentre obligada a operar la Unidad de Negocio	7.000 UF
No inicia operación de un porcentaje superior al 50% de la flota que se encuentre obligada a operar la Unidad de Negocio	10.000 UF

Nº8. La reincidencia, debidamente comprobada, en la presentación de antecedentes inexactos que afecten las condiciones económicas y operativas de los servicios no licitados, será sancionada con una multa de hasta 3.000 U.F., pudiendo, en el caso en que ello pusiera en grave riesgo la adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios del Sistema de Transporte, servir de fundamento a la cancelación de la inscripción.

Nº9. Se aplicará una multa de acuerdo lo señalado en la Tabla N° 3, por cada servicio en el que, en cualquier período del día, se verifique que la cantidad de salidas de buses desde los respectivos puntos de inicio de los servicios, en un lapso de 2 horas, es menor a los porcentajes señalados en la misma tabla, respecto de lo establecido en el Programa de Operación vigente. Con todo, en el evento de haberse aplicado los descuentos por frecuencia en los períodos observados, no resultará procedente la aplicación de la presente multa.

Tabla N°3: Multa por Incumplimiento de Salidas de Buses

Concepto	Multa (UF)
Salidas de Buses < al 90%	Hasta 100
Salidas de Buses ≥ a 90% pero < 95%	Hasta 50
Salidas de Buses ≥ 95% pero ≤ 97%	Hasta 25

8.2. CANCELACION DE LA INSCRIPCIÓN.

La autoridad estará facultada para aplicar previo procedimiento administrativo, la sanción de cancelación de la inscripción, en los siguientes casos:

- a) Disminución del capital de la Sociedad sin autorización del Ministerio;
- b) Entrega de información requerida con antecedentes o datos maliciosamente inexactos, que afecten las condiciones económicas y operativas, en dos oportunidades;
- c) Acumulación de multas pagadas por la Sociedad, por un monto superior a 12.000 UF, durante el período de vigencia de la inscripción.
- d) No renovación, reemplazo o reconstitución, según corresponda, de la Garantía;
- e) Abandono de la prestación de los servicios en cualquier momento del período de vigencia de la inscripción. Para estos efectos se entenderá por abandono de la prestación de los servicios, a la inexistencia de frecuencia de cualquiera de los servicios de la Unidad de Negocio en cualquier períodos puntas en dos días consecutivos.

f) Por haber incurrido en cinco ocasiones en la adulteración del equipamiento embarcado o de la información registrada y transmitida por éste;

9. NORMAS SUPLETORIAS:

En todo lo no previsto en este Anexo, regirá lo dispuesto en las Bases de Licitación Transantiago 2003 o “Las Bases” y lo dispuesto en los respectivos contratos de concesión, las modificaciones a los mismos y en general la normativa imperante a la fecha de terminación de dichos contratos de concesión.

Asimismo, la Sociedad deberá dar estricto cumplimiento a todas las obligaciones laborales, previsionales y a las demás normas, que le sean aplicables con ocasión de la prestación de sus servicios.

10. CONTRATOS COMPLEMENTARIOS:

El prestador de servicios deberá acreditar que durante el lapso en que preste servicios cuenta con los acuerdos pertinentes y los respectivos instrumentos jurídicos celebrados con los prestadores de servicios complementarios contemplados en las Bases de Licitación Transantiago 2003, de acuerdo a las condiciones determinadas en los contratos suscritos entre el Ministerio y los prestadores respectivos.

11. TARIFA:

El interesado en la prestación del servicio deberá dar cumplimiento a la estructura tarifaria de los servicios contemplados en las Bases de Licitación Transantiago 2003.

12. IRRENUNCIABILIDAD DE LA INSCRIPCIÓN

El prestador no podrá renunciar a la inscripción de los servicios. En el evento de tener lugar la renuncia o la no prestación de los servicios, se procederá al cobro de la garantía de correcta y fiel prestación de los servicios contemplada en la Resolución que aprueba el presente Anexo.