

**PROTOCOLO DE ACUERDO PARA LA RENEGOCIACIÓN DEL CONTRATO  
DE CONCESION  
DE USO DE VIAS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO  
PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS URBANOS  
DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE  
BUSES**

En Santiago de Chile, a 12 de julio de 2007, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don René Cortázar Sanz, chileno, casado, economista, Cédula de Nacional de Identidad N° 5.894.548-K, ambos con domicilio para estos efectos en Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante "el Ministerio", por una parte, y por la otra la sociedad **BUSES GRAN SANTIAGO S.A.**, concesionaria de la **Unidad de Negocio Alimentadora N° 5** y de la **Unidad de Negocio Alimentadora N° 8**, RUT N° 99.557.440-3, representada por don Víctor Coopman Barros, cédula nacional de identidad N° 6.065.673-8, ambos domiciliados en Catedral N° 1712, piso 3, de la ciudad de Santiago, en adelante el "Concesionario" y/o el "Operador", se ha convenido en la siguiente Protocolo de Acuerdo para la renegociación del Contrato de Concesión de Uso de Vías o simplemente "el Contrato de Concesión", vigente entre las partes:

**PRIMERO: ANTECEDENTES**

1.- La Ley N° 20.206, que crea un fondo de estabilización financiera del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

2.- Dicha ley dispone en su artículo 4° que la segunda mitad de los recursos a que se refiere el artículo 3°, sólo podrá transferirse al sistema una vez culminado el proceso de renegociación de los contratos para la correcta operación del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.

**SEGUNDO: PROTOCOLO DE ACUERDO**

Para los efectos de facilitar la renegociación de contratos, las partes vienen en acordar como protocolo de acuerdo los términos contenidos en la Minuta sobre Modificación de Contrato de Concesión de Vías, que se anexa al presente instrumento y se entiende forma parte integrante del mismo, el que servirá de base para la redacción final de la modificación contractual pertinente.

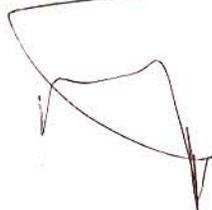
**TERCERO: VARIOS**

1. El presente instrumento se otorga en tres copias, quedando una en poder del operador y dos en poder del Ministerio.

2. La personería de don Víctor Coopman Barros, para actuar en representación de BUSES GRAN SANTIAGO S.A., consta en escritura pública de



fecha 30 de mayo de 2007, otorgada ante el Notario Público de Santiago don Osvaldo Pereira González; en tanto que la personería de don René Cortázar Sanz, consta en el Decreto Supremo N° 363, de fecha 27 de marzo de 2007, del Ministerio del Interior.



**VÍCTOR COOPMAN BARROS**  
Buses Gran Santiago S.A.



**RENÉ CORTÁZAR SANZ**  
Ministro de Transportes y  
Telecomunicaciones

## Minuta

### Modificación Contrato de Concesiones de Vías

#### 1. Modificación horarios de operación en Tarde y Noche (a/c del 06.07.07):

- Cambios de extensión horaria:

Tabla 1: Extensión Horaria.

Horario Bases				Nuevos Horarios			
Periodo	Inicio	Fin	Horas	Periodo	Inicio	Fin	Horas
PT	17:30	19:59	2.5	PT	17:30	20:29	3.0
TPT	20:00	20:59	1.0	TPT	20:30	21:29	1.0
FPN	21:00	22:59	2.0	FPN	21:30	22:59	1.5
				FPN	22:59	00:59	2.0

- Estas modificaciones implican un aumento de los kilómetros comerciales del Programa operativo. Este aumento esta compuesto por aumentos y disminuciones de kilómetros por mayores y menores frecuencias (punta tarde y fuera de punta nocturna) y aumentos de kilómetros por desarrollo de recorridos en horarios no contemplados (fuera de punta nocturna a partir de las 23:00).
- Estas modificaciones horarias se desarrollarán **sin aumento de flota**.
- La determinación de los kilómetros adicionales por aumento de frecuencia o extensión de recorridos se realizará en forma individual con cada operador a partir de una "base de cálculo para la determinación de kilómetros adicionales" (en concordancia con lo solicitado en las Bases, lo ofertado por el Operador y los aumentos de flotas transitorias-permanentes ya aprobados).
- El pago correspondiente a estas modificaciones se imputará a los Kilómetros Comerciales Adicionales (caso de operadores troncales) y con variaciones en el PPT, todo ello según se explica en Anexo [I].

*m*

Troncales 3 y 5

Alimentaciones 5 y 8

*✓*

## 2. Pago según índice de cumplimiento del Programa de Operación (a/c del 21/08/07):

- El pago a los operadores se relacionará con el cumplimiento del programa de operación vigente (previamente revisado en concordancia con lo solicitado en las Bases, lo ofertado por el Operador y los aumentos de flotas transitorias-permanentes ya aprobados) tanto en la cantidad de buses en operaciones (plazas ofertadas para un tramo horario) como en la frecuencia ofrecida (regularidad).
- Se define un índice que representa la fracción del Programa Operativo que se cumplió durante el período de pago (ICP). Este índice será el promedio ponderado entre el cumplimiento del número de Plazas-Horas y la regularidad con que se presta el servicio (asignando un 95% de importancia al número de Plazas-Hora y un 5% a la regularidad entregada).
  - a) Índice de Cumplimiento de Plazas-Horas (ICPH): Este índice representa un cociente entre las Plazas-Horas operativas y las Plazas-Horas comprometidas de acuerdo a programa de operación vigente para el período de pago, de acuerdo al mecanismo de cálculo explicado en Anexo [II].
  - b) Índice de Cumplimiento de Regularidad (ICR): Este índice es el cociente entre el número de veces que se midió la regularidad de los buses en forma exitosa y el número total de veces que fue medido (en forma aleatoria), según el procedimiento de cálculo y medición explicado en Anexo [II].

El pago efectivo final para el período t se calculará según lo siguiente:

$$\text{Pagos}_t = (\text{PPT}_t * Q_t) * \text{ICP}_t \quad [1]$$

$$\text{ICP}_t \equiv \beta * \text{ICPH}_t + (1 - \beta) * \text{ICR}_t$$

$$\beta = 0.95 \quad 90 \text{ días después de Gestión Flota disponible}$$

$$\beta = 1 \quad \text{en tanto el Sistema de Gestión de Flota no esté disponible}$$

Donde

Qt: Pasajero transportado en el período t

PPTt: Pago por pasajero transportado en el período t.

ICPH: Índice de Cumplimiento de Plazas-Horas

ICR: Índice de Cumplimiento de la Regularidad

ICP: Índice de Cumplimiento Ponderado

$\beta$ : Ponderación del ICPH en el ICP. Durante un periodo transitorio, necesario para que el sistema implemente un sistema de control de flota, el ICP será igual al ICPH ( $\beta=1$ ). El periodo de transición se dará por concluido 90 días después que el Ministerio informe que está en operaciones el programa de Gestión de Flota, según lo certifique un tercero independiente.



- Para el Índice de Cumplimiento de Plazas Horas se considerará un margen de no disponibilidad de hasta un 6% del Programa de Operaciones vigente. Para compensar esta menor oferta operativa, por cada Plaza Hora no disponible, los operadores deberán ofrecer 1.2 Plazas Horas adicionales por menores ofertas en horarios punta y 1.1 Plazas Horas adicionales por menores ofertas en horarios no punta, a las establecidas en los programas operativos en horarios no punta, todo ello durante la misma quincena o las dos quincenas siguiente a la del pago. Para estos efectos las plazas adeudadas más antiguas se imputarán primero a las plazas ofrecidas en exceso a las exigidas en el Programa de Operación. En el caso que el operador no logre compensar las plazas adeudadas en el plazo indicado (durante las dos quincenas posteriores al pago) este saldo será deducido del numerador de la fórmula [II-1] del Anexo [II].
- Previo a la puesta en marcha, durante el período comprendido entre el 22.07.07 y el 20.08.07, este Índice de Cumplimiento de Plazas se entregará durante una quincena completa con los datos que respaldan su cálculo, aunque sin aplicarlo al pago, ya que esto sucederá sólo a/c de la quincena que se inicia el 21.08.07.
- Durante todo el período en que los sistemas de control de flota no estén disponibles, se define un incentivo para que los operadores adopten medidas individuales para mejorar la regularidad de sus servicios. El incentivo consiste en un aumento de la ponderación del ICR desde un 5% a un 7% (sin reducir el ponderador de un 95% del ICPH):

$$ICP_t = \beta * ICPH_t + (1 - \beta + 0.02) * ICR_t \quad [2]$$

$$\beta = 0.95$$



### 3. Mecanismo para mejorar el servicio y el control de evasión (a/c del 06/06/07).

Tiene por objeto involucrar más efectivamente a los operadores en la provisión de un mejor servicio y aumentar la recaudación del sistema, haciendo más sensible el pago a la demanda realmente transportada. Esta modificación considera los siguientes elementos:

- Se modifica el sistema pago actual por un sistema de pago más fuertemente asociado a la demanda transportada redefiniendo el PPT según la fórmula establecida en las bases, pero con las variable  $\gamma = 0.65$ :

$$PPT_t = PPT_{t-1} \frac{\gamma Q_{t-1}^r + (1-\gamma) \cdot Q_{t-1}}{Q_{t-1}} \left( \alpha \frac{K_{t-1} + \Delta K_{t-1}}{K_{t-1}} + \beta \frac{d_{m-1} + \Delta d_{m-1}}{d_{m-1}} \right)$$

$\gamma = 0.65 \quad \alpha = 0.4 \quad \beta = 0.6$  [3]

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

Donde:

$d_m$ : kilómetros comerciales definidos en el Programa Operativo vigente anterior comparable.

- Para compensar el aumento de la volatilidad de los ingresos que enfrentarán los operadores con el mecanismo propuesto se establece un Ingreso Mínimo Garantizado Quincenal igual al 75% de la Demanda Referencial establecida originalmente en las Base, para el período de pago respectivo:

$$\text{Ingreso Mínimo Garantizado} : 75\% PPT_t^{IG} Q_{r,t} \quad [4]$$

Donde:

$Q_{r,t}$ : Demanda Referencial establecida en cantidad mensual referencial de etapas de viaje con derecho a pago señaladas en el Anexo 3 de las bases, las cuales se reajustarán en un 1,7% anual.

$PPT_t^{IG}$ : Es el PPT ofertado ajustado sólo por el cambio del número de buses y kilómetros, y el vector de precios entre la fecha de la oferta inicial y la fecha en que se calcule el Ingreso Mínimo Garantizado.

El Índice de Cumplimiento del Programa, explicado en el punto n° 2 se aplicará también a este ingreso mínimo



La implementación de este concepto se ha dividido en dos períodos:

- **Corto Plazo (desde 06 de junio de 2007 hasta el 21 de junio de 2008).**

- a. Se establecerá un pago quincenal al operador cuyo valor se calculará según lo indicado en el Anexo [III].
- b. Si el ingreso acumulado del operador, en cualquier quincena de pago de este período (excluyendo la aplicación del ICP calculado de acuerdo a la modificación 2), es menor que el que hubiera obtenido al aplicar el contrato actualmente vigente ( $\gamma = 0.9$ ), el sistema adquirirá, a aquellos operadores que no hubiesen prorrogado la Reserva Técnica del año 2007 ó 2008, validaciones por anticipado al precio de PPT vigente. Estas validaciones serán deducidas de la demanda del operador en doce cuotas quincenales a partir del término de este período. Ni las validaciones por anticipado ni su deducción serán consideradas para el ajuste del PPT del periodo siguiente.
- c. Si el ingreso del operador en cualquier quincena de este período es superior al que hubiera obtenido con  $\gamma = 0.9$  y la Demanda Real fuese superior a la Demanda Referencial Base, la mitad de la diferencia producida por la modificación de Gamma de 0.9 a 0.65 (ver fórmula [3]) será deducida del pago del operador en la respectiva quincena. Este ajuste no afecta el PPT del período siguiente.

- **Largo Plazo (desde 22 de junio 2008 hasta el término de la concesión).**

- a) Desde el primer pago de julio del 2008, el pago a los operadores tendrá una componente fija y otra variable, con el mecanismo de ajuste de ingresos propuestos en las bases con una fluctuación de  $\gamma = 0.65$ .

$$Pago_t = \phi + (PPT_t^{\gamma=0.65} * Q_t) \quad [5]$$

- b) La componente fija ( $\phi$ ), que se reajustará a partir del 01 de julio de 2008 por el vector de costos de la empresa, se calcula como la diferencia entre el PPT que hubiera correspondido en julio del 2008 si se hubiera mantenido la fórmula de las bases ( $PPT_{\gamma=0.9}$ ) y el  $PPT_0$  (ofertado en la propuesta) ajustado sólo por el cambio en el número de plazas, kilómetros adicionales y el vector de indexación de costos (desde la oferta hasta julio 2008), lo anterior multiplicado por los pasajeros que se proyecta transportar durante la quincena 6-21 de julio 2008.<sup>1</sup> El valor así calculado se ajustará con la variación estacional de la demanda referencial.
- c) La componente variable es el PPT que se obtiene a partir de la fórmula [3], tomando como PPT inicial, a julio del 2008, el  $PPT_0$  ajustado sólo por el

<sup>1</sup> El número de pasajeros en julio del 2008 se estimará como los pasajeros observados en junio del 2008 ajustado por estacionalidad.



cambio en el número de plazas, kilómetros adicionales y el vector de indexación de costos, entre julio 2008 y la fecha en cuestión, multiplicado por los pasajeros transportados en la quincena en cuestión.

$$Pago_t = \underbrace{(PPT_{\gamma=0.9, jul08} - PPT_{t_0, jul08}) * Q_{jul.08}^e}_{\text{Componente Fija}} + PPT_{\gamma=0.65,t} * Q_t \quad [6]$$

Donde:

$PPT_{\gamma=0.9, jul08}$  : PPT que existiría en Julio del 2008 si se mantiene la forma de las bases.

$PPT_{t_0, jul08}$  : PPT que existiría en Julio del 2008 sólo ajustando el PPT ofertado por las plazas, los kilómetros adicionales y el cambio del vector indexación de precios desde la fecha de la oferta inicial.

$PPT_{\gamma=0.65,t}$  : PPT en el período t (t > Julio del 2008), el cual, a partir de julio del 2008 se ajustará mes a mes en función de la ecuación de las bases con un Gamma = 0.65 y tomando el  $PPT_{t_0, jul08}$  como PPT inicial el mes de Julio del 2008, ver fórmula [3].

$Q_{jul.08}^e$  : Estimación de los pasajeros transportados durante la quincena 6-20 de Julio 2008. Esta estimación se hace en base a los pasajeros transportados en Junio del 2008 ajustando por estacionalidad y días.

- d) Como el ajuste del PPT incorpora los aumentos de flota permanentes y como los Programas de operación evaluados por autoridad en estos meses de operación han considerado mantener en forma estable la flota que inicialmente se denominó en forma transitoria, para todos los cálculos precedentes se considerará la flota transitoria como incorporada en forma permanente a cada unidad de negocio ver Anexo [IV].
- e) Debido a que el pago a los operadores (PPT) puede ser superior a su tarifa a usuarios correspondiente al operador (TU), la forma de pago en todo período en que el PPT sea superior a TU, se descompondrá de la siguiente forma:

o Una componente Fija:  $((PPT_t - TU_t)Q_{r,t})$  [7]

o Una componente Variable:  $(TU_t * Q_t)$  [8]



#### **4. Pago en Buses sin Validador (a/c del 06.06.07)**

- Para aquellos buses autorizados según programa de operación e inscritos en el registro de la Seremitt, pero que aún no hayan sido equipados por el AFT, sus servicios serán cancelados, utilizando un valor proporcional de validaciones de acuerdo al promedio de recaudación del resto de la flota.
- Durante este período el pago de los buses sin validador de una unidad de negocio nunca podrá ser superior al correspondiente al total de la demanda referencial que le corresponda proporcionalmente a esos buses.

#### **5. Prórroga Reservas Técnicas (a/c del 01/07/07)**

- Los operadores podrán solicitar una prórroga, por un periodo de 12 meses, de su aporte de Reserva Técnica que corresponda al 01/07/07 o (excluyentemente) de la Reserva Técnica que corresponda aportar el año 2008, o (excluyentemente) del Pagaré correspondiente a la prórroga de la Reserva Técnica del año 2006 y que vence el año 2008,. Esta prórroga no devengará intereses.

#### **6. Troncal N° 3**

Como el plazo de concesión de esta unidad de negocio expira, de acuerdo a las Bases en un período diferente a la definición del alcance de este documento, se requiere las siguientes precisiones:

- No aplica la modificación relacionada con el ajuste de ingresos explicado en el punto n° 3, manteniéndose las condiciones del contrato original.
- La prórroga del aporte de reserva técnica que se menciona en el punto n° 5 será de dos meses.
- Los puntos n° 1, 2 y 4 del presente documento serán aplicados a esta unidad de negocio hasta el término de su concesión.



Anexo [I]

• **Pago a Operadores Troncales**

1. Los aumentos/disminuciones de frecuencia (para igualar frecuencias de punta tarde con punta mañana, extensión punta tarde y disminución del horario FPN previo a las 22:59)) se pagan uno a uno con los Kilómetros Comerciales Adicionales anuales remanentes.
2. Los aumentos de horarios (extensión de 2 horas de FPN) se pagan con los Kilómetros Comerciales Adicionales Anuales remanentes, pero con un recargo de un 33%  $(0.8-0.6 / 0.6)$ .
3. Sí los Kilómetros Comerciales Adicionales remanentes no fueran suficientes se pagarán con un incremento del PPT utilizando la formula de ajuste del mismo establecida en los contratos para el segundo año (Beta 0.6). Ver formula [1].

• **Pago a Operadores Alimentadores:** el pago de estas modificaciones horarias se realizaria a través de un aumento del PPT.

4. Los aumentos/disminuciones de frecuencia (extensión horaria de punta tarde y disminución período de FPN previo a 22:59) se pagan con un incremento del PPT utilizando la formula de ajuste del mismo establecida en los contratos para el segundo año (Beta 0.6). Ver fórmula [I-1].
5. Los aumentos de horarios (extensión de FPN después de las 22:59) se pagan con un incremento del PPT utilizando la formula del segundo año más un ajuste adicional del Beta de 0.2 para el pago de los kilómetros marginales necesarios para el aumento horario.

$$PPT_t = PPT_{t-1} \frac{\gamma Q_{t-1}^r + (1-\gamma) \cdot Q_{t-1}}{Q_{t-1}} \left( \alpha \frac{K_{t-1} + \Delta K_{t-1}}{K_{t-1}} + \beta \frac{d_{m-1} + \Delta d_{m-1}}{d_{m-1}} \right)$$
$$\gamma = 0.65 \quad \alpha = 0.4 \quad \beta = 0.6 \quad \text{[I-1]}$$

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

M



## Anexo [II]

### II.1 Índice de Cumplimiento de Plazas-Horas

$$ICPH_t \equiv \frac{\sum_i^{\text{Horario}} ICPH_{i,t} * PH_{plan\ op,i,t}}{\sum_i^{\text{Horario}} PH_{plan\ op,i,t}} \quad [II-1]$$

$$ICPH_{i,t} \equiv \begin{cases} 1 & \text{si } \frac{PH_{i,t}}{PH_{plan\ op,i,t}} \geq 0.94\% \\ \frac{PH_{i,t}}{PH_{plan\ op,i,t}} & \text{si } \frac{PH_{i,t}}{PH_{plan\ op,i,t}} < 0.94\% \end{cases}$$

Donde:

- PH<sub>i,t</sub>: Número de plazas-horas entregadas en el media hora i en el periodo de pago t. Sólo se consideran las plazas-horas entregadas en los horarios y con el número de plazas establecidas en el programa operativo durante el periodo de pago t.
- PH<sub>plan op, i,t</sub>: número de plazas-horas establecidas para la media-hora i en el horario respectivo en el Programa operativo vigente para el periodo t.
- Horario: Son todos los períodos de medias-horas i (48 medias-horas al día), durante todos los días del período de pago t.

- Este índice será medido cada media hora consolidando, al término del período de pago, la información de los GPS en medias horas.
- Un bus está operando si:
  - Existencia de al menos 10 señales en el intervalo de media hora.
  - Que el bus no esté en coordenadas pertenecientes a “terminales” (y que se encuentre en la ruta o recorrido).
  - Que el promedio de las velocidades Instantáneas sea  $\geq 2$  km/hora .
- La cantidad de plazas se asocia al bus individual que está circulando, según su patente.
- Existirán mecanismos de impugnación respecto del cálculo del ICP: existencia de validaciones; GPS defectuoso, con aviso al AFT; atendido o con reporte de no atendido; bus con solicitud de instalación de GPS no atendido en tres días.



## II.2 Índice de Cumplimiento de la Regularidad.

$$ICR_t \equiv PROM(ICR_{i,t})$$
$$ICR_{i,t} \equiv \frac{MRE_{i,t}}{MRT_{i,t}} \quad [II-2]$$

Donde:

$MRE_{i,t}$ : es el número de observaciones exitosas observadas en el horario  $i$  durante el período  $t$ .

$MRT_{i,t}$ : es el número de observaciones realizadas en el horario  $i$  durante el período  $t$ .  
Por definición  $MRE_{i,t} \leq MRT_{i,t}$ .

Para definir si una observación es exitosa o no, se aplicará la siguiente metodología:

- A partir del Programa de Operaciones se determinará el intervalo programado  $I_{p,i}$  (entre dos buses consecutivos del mismo servicio) para cada horario  $i$ .
- Se considerará como una observación exitosa, una observación en horario punta (PM o PT) cuando un intervalo entre buses sea inferior al siguiente valor:

$$Max (4, I_{p,i} + 2 * \sqrt{I_{p,i}}) \quad [II-3]$$

De esta forma, si el intervalo es de 1 minutos en periodo punta, se considera como un éxito si el intervalo es de hasta de 4 minutos.

- En horarios fuera de punta se considerará como un éxito a aquel intervalo entre buses que no tenga un error de más de  $2 * \sqrt{I_{p,i}}$  sobre el intervalo programado  $I_{p,i}$ . De esta forma, si el intervalo es de 9 minutos en periodo fuera de punta, se considera como un éxito si el intervalo es de hasta de 15 minutos.

Para definir si una muestra es exitosa o no durante el servicio nocturno se aplicará la siguiente metodología:

- Se tomará una muestra de horarios de pasada en tres puntos por servicio. Estos lugares serán definidos por el Ministerio y corresponderán a paraderos en los que, con anterioridad, el mismo organismo haya definido horarios de pasada en el programas de de operaciones.
- Si el bus fiscalizado pasa por dichos puntos, con un adelanto o un retraso mayor 5 minutos de lo definido en los programas de operación, se considerará una falla. En caso contrario un éxito.

*m*

Las muestras aleatorias que se tomen para el cálculo de los índices de regularidad no podrán incluir mediciones realizadas en servicios u horarios que por causas fortuitas no puedan ser medidos como: obras públicas en la ruta, choques, factores climáticos extremos u otros imprevistos semejantes.





- En base a la demanda hipotética, que parte en el nivel observado en junio del 2007 y termina en junio del 2008 recuperando un 50% de la diferencia entre la demanda observada y referencial en junio del 2007, se estiman pagos en el período julio 2007 a junio 2008, con los siguientes mecanismos de ajustes de ingresos:

➤  $SP^{\gamma=0.9}$  = La suma de pagos del período de transición calculados con un  $PPT_t^{\gamma=0.9}$  ajustado al  $\gamma = 0.9$ .

➤  $SP^{\gamma=0.65}$  = La suma de pagos del período de transición calculados con un  $PPT_t^{\gamma=0.65}$  ajustado con  $\gamma = 0.65$ .

- La diferencia entre estos dos pagos teóricos se pagará en una cuota quincenal fija a cada operador.

$$\phi = (SP^{\gamma=0.9} - SP^{\gamma=0.65}) / N \quad \text{[III-1]}$$

$N$ : Número de Pagos en el Período de Corto Plazo

- En este período la componente fija solo se aplicará en el caso que la Qobs. sea menor que la Qref.
- Entonces en este período el pago efectivo a los operadores se calculará como:

$$\text{Pago}_t = \phi + (PPT_t^{\gamma=0.65} * Q_t) \quad \text{[III-2]}$$

Anexo [IV]

Flota requerida para el ajuste:

UNIDAD DE NEGOCIO	FLOTA OFERTADA	FLOTA PERMANENTE SOLICITADA	FLOTA TRANSITORIA SOLICITADA	FLOTA ADICIONAL FUTURA SUPEREXPRESOS	FLOTA ADICIONAL FUTURA ALIMENTADORA
Troncal 1 (ALS)	492	70	55	25	---
Troncal 2 (SUB)	662	38	226	96	---
Troncal 3 (BGS)	708	36	22	39	---
Troncal 4 (EXP)	606	74	178	85	---
Troncal 5 (BMT)	735	0	46	5	---
<b>SUBTOTAL TRONCALES</b>	<b>3.203</b>	<b>218</b>	<b>527</b>	<b>250</b>	<b>---</b>
Alimentadora 1 (RED, C)	196	55	---	---	25
Alimentadora 2 (STP, D)	107	36	10	---	20
Alimentadora 3 (UNI, E)	102	44	11	---	30
Alimentadora 4 (STP, F)	160	50	20	---	25
Alimentadora 5 (BGS, G)	175	59	28	---	15
Alimentadora 6 (CNM, I)	192	99	52	---	15
Alimentadora 7 (CNM, J)	117	76	15	---	20
Alimentadora 8 (BGS, B)	165	47	9	---	25
Alimentadora 9 (TRA, H)	72	47	14	---	20
<b>SUBTOTAL ALIMENTADORES</b>	<b>1.286</b>	<b>513</b>	<b>159</b>	<b>---</b>	<b>195</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.489</b>	<b>731</b>	<b>686</b>	<b>250</b>	<b>195</b>
<b>TOTAL ACUMULADO</b>	<b>4.489</b>	<b>5.220</b>	<b>5.906</b>	<b>6.156</b>	<b>6.351</b>

- La flota transitoria y la flota indicada como superexpreso (troncales) pasarán a formar parte de la flota definitiva, corrigiéndose el PPT al 100%, siempre que cumplan el estándar de buses establecidos en el respectivo contrato. El ajuste al estándar de buses señalado, deberá ocurrir a más tardar el 31.12.07, en conformidad a un calendario que se acordará con el operador; con la confección del calendario se establecerá un mecanismo de sanciones para su incumplimiento.
- Además se solicitará una flota adicional (alimentadoras) para tener a fines de Diciembre una flota total en TS de 6.400 buses. Para financiar la nueva flota solicitada a los alimentadores el operador respectivo podrá optar entre dos mecanismos: extender el plazo de su concesión en un plazo adicional (a los meses que las bases y contratos actuales establecen para ajustar su VPI) o la modificación de su PPT. Esta flota deberá ser nueva y encontrarse operativa a más tardar el 31.12.07 en conformidad a un calendario que se acordará con el operador; con la confección del calendario se establecerá un mecanismo de sanciones para su incumplimiento.

