

1305



CONTRATO OFICINA	GENERAL DE PARTES
10	2009

CONTRALORIA GENERAL DE PARTES

EN ENE 2009

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

11 FEB 2009

TOTALMENTE TRAMITADO

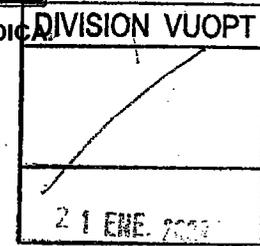
BSP 73

CUB

APRUEBA CONTRATO QUE INDICA DIVISION VUOPT

Santiago, 14 ENE. 2009

RESOLUCIÓN N° 04



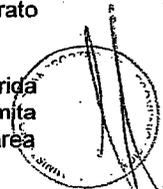
VISTO: La Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, N° 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.F.L. N° 1, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 20.206; el D.F.L. N° 343, de 1953; el D.F.L. N° 279, de 1960; el D.L. N° 557; la ley N° 18.059; la Ley N° 18.696, modificada por la Ley N° 20.223; la Resolución N° 117, de 2003, del Ministerio de Transportes de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio" que aprobó las Bases de Licitación Pública de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Mediante Buses, en adelante "Licitación Transantiago 2003"; Resoluciones N°s 31, 58, 59, 66 y 71, todas de 2004, del Ministerio, que aprobaron modificaciones a dichas Bases de Licitación; Resoluciones N°s 70 y 74, de 2004, del Ministerio, que aprobaron las respuestas a las consultas presentadas en dicho proceso de Licitación; la Resolución N° 15, de 2004, que aprobó Bases de Licitación Pública del Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago (Licitación AFT 2004), las Resoluciones N° 24, N° 29 y N° 36, de 2005, que aprobaron las modificaciones a las referidas Bases; la Resolución Exenta N° 1853, de 2005, que aprobó el Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago y sus Anexos; las Resoluciones Exentas N°s 237, de 2007, 918 de 2007 y 727, que aprobaron complementaciones al contrato referido; la Resolución N° 19, de 17 de febrero de 2006, del Ministerio de Transportes, que aprobó las Bases de la Licitación Pública del Contrato de Prestación de los Servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (Licitación SIAUT 2006) y sus Anexos; la Resolución N° 36, de 12 de abril de 2006, del Ministerio de Transportes, que aprobó las Modificaciones, Aclaraciones y Respuestas a las consultas efectuadas a las Bases de la Licitación Pública del Contrato de Prestación de los Servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (Licitación SIAUT 2006); la Resolución Exenta N° 1079, de 8 de junio de 2006, del Ministerio de Transportes, que aprueba el Contrato de Prestación de los Servicios de Información y Atención a los Usuarios de Transantiago, en adelante "El Contrato SIAUT", suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones S.A. y Tata Consultancy Services BPO Chile S.A. (ex Comicro S.A.) y la Resolución Exenta N° 1630, de 2007, que aprobó complementación y modificación de dicho contrato; las Resoluciones Exentas N° 2660, 2739 de 2008 y la Resolución N° 3, de 2009, todas de la Subsecretaría de Transportes; la Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República; y la demás normativa aplicable sobre la materia.

CONSIDERANDO:

10 FEB. 2009

1° Que, a fin de implementar el proyecto Transantiago, mediante la Resolución N° 117, citada en el visto, se aprobaron las Bases de Licitación Transantiago 2003, suscribiéndose al efecto el respectivo contrato de concesión de vías, el cual fue objeto de modificaciones y addendum.

2° Que, el objeto de la licitación antes referida consiste en establecer un sistema de transporte público de pasajeros que permita atender las necesidades de desplazamiento de todos los habitantes del área



comprendida en la Licitación Transantiago 2003, a saber, la Provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo.

3° Que, por otra parte, las Bases de Licitación Transantiago 2003 y consecuentemente el contrato establecen en su punto 3.6.1 que las infracciones o incumplimientos del concesionario de cualquiera de las obligaciones del contrato de concesión será causal de la aplicación de la correspondiente sanción.

4° Que corresponde a este Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones velar porque los servicios de transporte público urbano de personas se presten en cumplimiento de las Bases de Licitación Transantiago 2003, del contrato de concesión respectivo y sus modificaciones y la normativa pertinente, a cuyo efecto, entre otras atribuciones de que está investido, compete a esta Secretaría de Estado, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a las entidades competentes, las labores de supervigilancia de los contratos de concesión, así como el desarrollo de labores relativas a la correcta ejecución y gestión de los mismos."

5° Que, en cumplimiento del considerando antes indicado, durante un período de doce meses se han aplicado al Concesionario de la Unidad de Negocio Alimentadora N°5, Buses Gran Santiago S.A., previo proceso administrativo, conforme se establece para estos efectos en el punto 3.6.1.2 de las Bases de Licitación Transantiago 2003, multas por un monto de 7.790 U.F. (siete mil setecientos noventa Unidades de Fomento).

6° Que de conformidad a lo dispuesto en el punto 3.6.1.2 de las Bases de licitación Transantiago 2003, se aplicará, previo procedimiento administrativo, la sanción de caducidad de la concesión entre otro, en el siguiente caso: "d) Acumulación de multas pagadas por la Sociedad Concesionaria, por un monto superior a 6000 UF, durante un período de 12 meses."

7° Que por Resolución 3, de 9 de enero de 2009, se dio término al proceso administrativo correspondiente, y se resolvió tener por ejecutoriada la sanción de caducidad de la concesión dispuesta en contra del concesionario de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5, Buses Gran Santiago S.A. por haberse verificado entre el 8 de enero de 2008 y el 15 de diciembre de 2008, la acumulación de multas pagadas por un monto superior a 6.000 U.F.

8° Que frente a la caducidad del contrato de concesión de la Unidad de Negocio Alimentadora 5, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 1° de la Constitución Política de la República y el inciso primero del artículo 3 de la Ley 18.575, y teniendo presente que el transporte público de pasajeros satisface una necesidad pública de manera regular y permanente que, conforme lo han reconocido los Tribunales Ordinarios de Justicia, constituye un servicio público, cuya paralización ocasiona un serio y evidente perjuicio para los usuarios, corresponde al Estado adoptar las medidas necesarias para asegurar la continuidad del transporte público, y que en el caso particular se traducen en el deber de velar por la continuidad del servicio de transportes.

9° Que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en su calidad de órgano rector en materia de tránsito y transporte por las calles y caminos del territorio nacional y sobre la base de las atribuciones que el legislador le ha entregado y que se citan en el Visto, en particular aquellas contenidas en la Ley 20.223, puede por razones de buen servicio y de interés público designar un nuevo concesionario de vías a través de una contratación directa

10° Que, en ejercicio de las atribuciones legales antes señaladas y con el fin de permitir la continuidad del servicio de transporte público, se ha suscrito un contrato de Concesión de la Unidad de Negocio Alimentadora N°5, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la

Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A., que empezará a regir una vez que la resolución que declara ejecutoriada la sanción de caducidad aplicada por la Resolución Exenta N° 2739, citada, sea notificada, velando de esta forma por el bien común, especialmente por los usuarios del transporte público de pasajeros de dicha Unidad de Negocio, al contar con los medios necesarios para desarrollar sus actividades con plena normalidad, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago.

En efecto, y en ejercicio de las atribuciones precedentemente reseñadas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha celebrado el respectivo contrato de concesión de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5, cuya concesión anterior fuera caducada en virtud de las Resolución Exenta N° 2739, citada en el Visto, sanción declarada ejecutoria mediante Resolución N° 3, precedentemente citada, con el objeto de posibilitar la continuidad en la prestación de servicios de transporte público de pasajeros de forma de satisfacer las necesidades de este servicio en el área referida, estableciendo condiciones de operación tendientes a brindar una cobertura que permita atender la demanda de transporte público remunerado de pasajeros, de ese modo, cumplir con la finalidad considerada en el diseño del plan de Transportes de la Ciudad de Santiago.

RESUELVO:

APRUÉBASE el contrato de Concesión de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5, suscrito con fecha 9 de enero de 2009, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A., cuyo texto se transcribe a continuación:

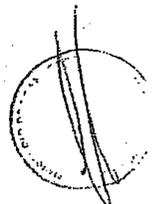
"CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES ENTRE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y SOCIEDAD DE TRANSPORTES LAS ARAUCARIAS S.A. UNIDAD DE NEGOCIO ALIMENADORA N° 5

En Santiago de Chile, a 9 de enero de 2009, 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 domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante "el Ministerio", por una parte y por la otra, Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A., Rut N° 76.044.148-1, representada por doña Adriana del Carmen Troncoso Lizana, Cédula de Nacional de Identidad N° 5.799.135-6 y por don José Gabriel Martínez Muñoz, Cédula de Nacional de Identidad N° 5.550.804-6,, todos domiciliados en Calle Los Nogales N° 2845, comuna de La Pintana, en adelante "el Operador" o "el Concesionario", indistintamente; se ha convenido el siguiente Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses:

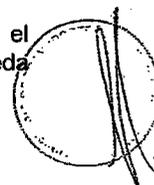
TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Cláusula 1 ANTECEDENTES

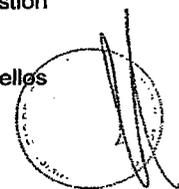
1. Que, las Bases de Licitación Transantiago 2003 fueron aprobadas por Resolución N° 117, de 30 de diciembre de 2003, y modificadas según Resoluciones N° 31, 58, 59, 66 y 71, de 2004, y las Resoluciones N° 70 y N° 74, de 2004, que aprobaron las respuestas a las consultas presentadas en el respectivo proceso de licitación, todas del Ministerio, en el marco del desarrollo del Plan de Transporte



- 1.4. **Bucle:** Servicio que se presta sobre un subconjunto de vías conexas del trazado del respectivo servicio, creado con el objeto de optimizar su frecuencia y capacidad de transporte.
- 1.5. **Capacidad de Transporte:** Corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus o un conjunto de ellos, según se establece en el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.6. **Centro de Apoyo a la Explotación de Flota (CAEF):** Corresponde a la plataforma de equipos, aplicaciones de software y sistemas de comunicaciones de voz y datos, encargada de concentrar y procesar la información de la explotación del Concesionario, como asimismo entregar las herramientas que le permitan gestionar sus flotas.
- 1.7. **Centro de Operación de Flota (COF):** Corresponde a la infraestructura implementada por el AFT para cada Concesionario, para realizar las acciones de gestión sobre su flota.
- 1.8. **Demanda Real:** Corresponde a la suma de los pasajeros validados.
- 1.9. **Días:** Días corridos. En caso que un plazo de días venza un sábado, domingo o feriado, éste se entenderá prorrogado hasta las 14:00 horas del día hábil siguiente.
- 1.10. **Día Hábil:** Todos los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto feriados.
- 1.11. **Evasión:** Incumplimiento de la obligación de pago de la tarifa por parte de un usuario de los servicios de transporte.
- 1.12. **Flota:** Es el conjunto de vehículos con que el Concesionario, en el marco de la concesión, presta servicios de transporte público en los recorridos o trazados definidos para la Unidad de Negocio concesionada.
- 1.13. **Flota Adicional:** Corresponde a la Flota solicitada por el Ministerio, que está por sobre la flota necesaria para cumplir el Plan de Operación Referencial o su equivalente en caso de modificación de la tipología de buses. Esta flota se genera en caso de que el Ministerio solicite vía una modificación del Plan Base, un aumento en las plazas al generar un nuevo servicio o bien una extensión de uno actual que implique un aumento de flota.
- 1.14. **Flota Auxiliar:** Es aquella de cargo, y no afecta, entre otros, a los ajustes por plazas y kilómetros previstos en este instrumento, del concesionario que éste puede inscribir para la prestación de sus servicios en las condiciones establecidas en el presente instrumento. ,
- 1.15. **Flota Base:** Corresponde a la flota necesaria para operar los servicios considerados en el Programa de Operación Referencial o su equivalente en caso de cambio de la tipología de buses.
- 1.16. **Flota Inscrita:** Corresponde a los buses de la Flota Base, Flota Adicional y Flota Auxiliar inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, que se encuentran adscritos a la Unidad de Negocio, para la prestación de los servicios concesionados de conformidad al presente contrato.
- 1.17. **Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Será aquel determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace o suceda legalmente.



- 1.18. **Kilómetros Comerciales:** Corresponden a aquellos kilómetros efectivamente recorridos en el marco de un Programa de Operación.
- 1.19. **Medio de Acceso:** Corresponde al sistema que permite acceder a los distintos tipos de servicios del Transporte Público de Santiago.
- 1.20. **Mes:** Cada uno de los doce tramos de 28, 29, 30 ó 31 días corridos en que se encuentra dividido el año calendario.
- 1.21. **Metro:** Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.
- 1.22. **Oferta de Plazas de una Flota:** Corresponde a la sumatoria de la capacidad de transporte de los distintos buses que componen esa Flota.
- 1.23. **Pasajero Transportado Validado:** Corresponde a aquel pasajero que realizó una etapa de viaje y que fue correctamente registrado en el sistema.
- 1.24. **Programa o Plan de Operación:** Programa desarrollado por el Concesionario en el cual comunica al Ministerio el trazado, paradas, frecuencia, flota y tipos de buses con los que cumplirá el servicio respectivo, el cual debe ser aprobado por el Ministerio. Este programa podrá estar conformado por uno Básico, y/o por uno integrado, las diferencias entre ambos están descritas en el presente instrumento.
- 1.25. **Recorrido o trazado:** Es el conjunto de vías definidas para cada uno de los servicios indicados en estas Bases de Licitación, el cual forma parte integrante de las mismas.
- 1.26. **Recursos del sistema:** Es el conjunto de aquellos ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso u otras actividades relacionadas con el funcionamiento del sistema.
- 1.27. **Reserva Técnica Operativa:** Conformada por una provisión incorporada en la tarifa pagada por los usuarios, para cubrir desfases o descalces temporales entre ingresos y costos, y eventuales aportes de terceros.
- 1.28. **Servicio:** Es el conjunto de buses con un trazado definido, bajo un determinado régimen de frecuencia y tarifa, cumpliendo con las condiciones que establecen estas Bases, el contrato y el programa de operación respectivos.
- 1.29. **Servicio-sentido:** Es el conjunto de buses con un trazado definido, bajo un determinado régimen de frecuencia, cumpliendo con las condiciones que el contrato y el programa de operación respectivos. Este posee un cabezal de inicio y uno de término.
- 1.30. **Servicios de Información y Atención al Usuarios de Transantiago (SIAUT):** Corresponde a las funcionalidades tecnológicas de entrega, gestión y registro de la información del Sistema de Transporte y de apoyo a la coordinación para la prestación de los servicios de dicho Sistema y; comunicacionales, asociadas a los requerimientos de información, educación y comunicación del Sistema.
- 1.31. **Sistema de Apoyo a la Exploración de Flota (SAEF):** Es el sistema encargado de capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los buses que componen la flota del Concesionario. Dicha información queda disponible para que éstos puedan realizar la gestión operacional sobre su flota.
- 1.32. **Servicios de Transporte Público Masivo:** Se entenderá por tal aquellos servicios de transporte público, prestados por modos distintos a buses.



- 1.33. **Sistemas de Validación:** Corresponde al conjunto de todos los validadores y los equipos y servicios necesarios para su operación e interconexión.
- 1.34. **Sociedad Prestadora de los Servicios de Información y Atención a los Usuarios de Transantiago:** Persona jurídica (denominada indistintamente "Prestadora de Servicios" o "SIAUT") que ejecuta por sí o a través de entidades subcontratadas, las funcionalidades tecnológicas y comunicacionales requeridos en el marco del Plan Transantiago.
- 1.35. **TAG:** Dispositivo electrónico instalado al interior de los vehículos, que permite la identificación del mismo y de las transacciones efectuadas.
- 1.36. **Tarifa:** Es el valor que deben pagar los usuarios por el uso del sistema de transporte público de pasajeros.
- 1.37. **Tarjeta sin Contacto:** Es un Medio de Acceso con forma de tarjeta y formato ISO que posee un chip con capacidad de almacenar información y que se comunica con los demás sistemas de validación sin necesidad que exista contacto físico entre ellos.
- 1.38. **Valor de la Unidad de Fomento (UF):** El valor de la Unidad de Fomento será el que fije el Banco Central de Chile en conformidad con la facultad que le confiere el N° 9 del artículo 35 de la ley N° 18.840, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial. Si en el futuro la ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o publicar el valor de la unidad de fomento, se estará sujeto a la unidad de fomento que dicho organismo fije. En el evento que termine la Unidad de Fomento, sustitivamente, se aplicará la variación que experimente el índice de precios al consumidor (IPC) entre el último día del segundo mes anterior al que dejare de existir la Unidad de Fomento, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta variación, el valor en pesos de la Unidad de Fomento del último día del mes anterior a aquél en que dejare de existir esta última.
- 1.39. **Valor de la Unidad Tributaria Mensual (UTM):** El Valor de la Unidad Tributaria Mensual será el que fije el Servicio de Impuestos Internos, de acuerdo al artículo 8° del D.L. N° 830, de 1974. Si en el futuro la ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o de publicar el valor de la UTM, se estará sujeto a la Unidad Tributaria Mensual que dicho organismo fije. En el caso que termine la UTM, sustitivamente, se aplicará la variación de Índice de Precios al Consumidor (IPC), entre el último día del segundo mes anterior al que dejara de existir la UTM, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta situación el valor en pesos de la UTM del último día del mes anterior a aquél en que dejare de existir esta última.
- 1.40. **Validador:** Es un equipamiento que permite el registro de los pasajeros que accedieron a los servicios de transporte, utilizando el Medio de Acceso.
- 1.41. **Viaje:** Traslado desde un punto de origen a un punto de destino utilizando para ello diferentes tipos de servicios en un periodo de tiempo limitado.
- 1.42. **Vías Licitadas:** Es el conjunto de vías, al interior del área regulada, sobre las cuales operan los servicios de conformidad al artículo 3° de la Ley 18.696.
- 1.43. **Zonas de Pago Extravehicular o Zonas Pagas:** Áreas emplazadas indistintamente en estaciones de intercambio modal, estaciones de trasbordo o paraderos de lata convergencia de usuarios; cuya geometría está delimitada por vallas que determinan los accesos y las salidas de las zonas y en cuyos accesos se ubican validadores que permiten el ingreso de los usuarios a la zona, mediante el uso de la tarjeta BIP! para abordar posteriormente el bus correspondiente.

TÍTULO II. DEL CONTRATO

Cláusula 3 OBJETO DEL CONTRATO Y RÉGIMEN LEGAL

Por medio del presente contrato y en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 3° de la Ley N° 18.696, el Ministerio otorga al Operador el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago para la prestación de los servicios de transporte urbano remunerado de pasajeros que integran la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5 (en adelante "la Concesión").

El derecho a prestar los referidos servicios está sujeto al cumplimiento de todas las condiciones definidas en el presente contrato y sus Anexos, así como en los demás instrumentos que forman parte integrante del mismo, los cuales se detallan en la Cláusula siguiente y cuyas disposiciones tienen para las partes la misma fuerza obligatoria que las contenidas en el presente contrato.

Será responsabilidad del Operador adoptar todas las medidas que garanticen la calidad, continuidad y cumplimiento en la prestación de los servicios de transportes de la Unidad de Negocio. En caso que el Operador no prestare el servicio en las condiciones establecidas en el presente instrumento y sus Anexos, se aplicarán las sanciones señaladas en este contrato, según correspondiere, sin perjuicio del cobro de la Garantía de Cumplimiento del Contrato, si procediere, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobadas, que hagan imposible la prestación de los servicios por causas no imputables al operador.

En caso de sobrevenir situaciones que hicieran necesaria la incorporación de modificaciones a este instrumento, deberá observarse el principio de mantenimiento del equilibrio económico del contrato.

Cláusula 4 INSTRUMENTOS QUE RIGEN EL CONTRATO

Regirán el presente contrato los siguientes instrumentos:

- a) El presente instrumento;
- b) Los Anexos del presente contrato, y;
- c) Las Bases de Licitación Transantiago 2003, sus Anexos, las Respuestas a las Consultas, Aclaraciones y Modificaciones a las mismas.

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

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

Cláusula 5 DE LA SOCIEDAD OPERADORA

Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A., constituye una sociedad anónima cerrada, cuyo capital pagado asciende a \$301.000.000 (trescientos un millones de pesos), constituida en Chile, cuyo objeto social es, entre otros, la prestación de servicios de transporte en las vías licitadas de la Región Metropolitana, y las actividades conexas a que se refiere la Cláusula 22 del presente instrumento.



Entre los accionistas de la Sociedad prometida no figuran socios del Administrador Financiero de Transantiago S.A. ni de la Sociedad Prestadora de los Servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago.

Desde la fecha de suscripción del presente contrato y hasta cumplidos dos tercios de la duración de la concesión el Operador no podrá disminuir el capital social mínimo exigido.

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

En este último caso, el Ministerio podrá autorizar dicha disminución de capital siempre que al Operador no se le hayan aplicado algunas de las multas contractuales que se señalan en el N° 6 de la Cláusula 24 del presente instrumento, para este efecto, el Ministerio se pronunciará en un plazo máximo de 30 días contados desde que la solicitud sea recibida:

Vencido el plazo de la concesión, el Operador podrá solicitar una reducción de capital hasta alcanzar una reducción de dos tercios del capital social pagado en razón de lo establecido en la presente cláusula, al inicio de la concesión.

Si previo al vencimiento del plazo antes señalado, la sociedad compareciente disminuyere su capital, o bien habiendo transcurrido este plazo lo hiciera por sobre el monto máximo permitido sin autorización expresa del Ministerio, éste procederá a caducar la concesión de conformidad con lo dispuesto en el Punto II de la Cláusula 24 del presente instrumento.

El Ministerio podrá en cualquier momento, durante la vigencia del presente Contrato de Concesión, verificar el cumplimiento de los requerimientos exigibles respecto del capital de la Sociedad compareciente.

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

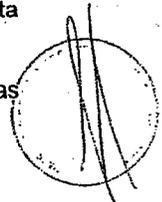
El Ministerio, en casos fundados y a solicitud del Operador podrá ampliar dicho plazo hasta 30 días. El atraso en el cumplimiento de dicha obligación, como asimismo entregarla con datos erróneos por negligencia del Operador, o con antecedentes incompletos o inexactos, le hará incurrir en las multas establecidas en la Cláusula 24 del presente instrumento.

Cláusula 6 DE LA PUESTA EN MARCHA DE LOS SERVICIOS

El inicio del plazo de la concesión se contará a partir el día siguiente de aquél en que quede totalmente tramitada y notificada la resolución que se pronuncia sobre el proceso de caducidad del Contrato de Concesión de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5. Dicha fecha será informada al Operador mediante comunicación del Ministerio.

Se entenderá que el Operador da cumplimiento a la puesta en marcha de su Unidad de Negocio, cuando ello se hubiere verificado en la fecha antes señalada, respecto de la totalidad de los servicios y de sus Capacidades de Transporte exigidas para la puesta en marcha de los servicios.

El incumplimiento de la puesta en marcha antes señalada dará lugar, al cobro de las multas señaladas en el presente instrumento.



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

Cláusula 7 VIGENCIA DEL CONTRATO Y DURACIÓN DE LA CONCESIÓN

El presente contrato entrará en vigencia a partir de la fecha de puesta en marcha de los servicios y estará vigente hasta el término de la duración de la concesión, esto es, hasta el 21 de octubre de 2011, o la fecha que resulte de la extensión del plazo de la concesión de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula siguiente. Sin perjuicio de lo anterior, mediante resolución fundada del Ministerio, el plazo antes señalado podrá ampliarse hasta totalizar un plazo de 60 meses contados desde la suscripción del presente instrumento, prórroga que se materializará por períodos de 6 meses, hasta totalizar el plazo máximo antes referido. En caso de haber operado la prórroga referida, no resultará aplicable lo señalado en la Cláusula siguiente.

Cláusula 8 EXTENSIÓN EL PLAZO DE LA CONCESIÓN.

El Concesionario acepta desde ya que el Ministerio, en caso de no existir interesados en adquirir los buses pertenecientes al Concesionario en un nuevo proceso de Licitación de vías que comprenda el área de la presente Unidad de Negocio, mediante el pago del saldo insoluto de la cuota de renovación a que se refiere el Anexo I, exigencia que será incorporada en las respectivas bases de licitación, deberá extender la presente Concesión, por períodos sucesivos de seis meses, mediante la respectiva modificación de contrato, aprobada por acto administrativo totalmente tramitado, en tanto no exista un interesado en realizar el pago del saldo insoluto de las cuotas de renovación a que alude el Anexo I del presente Contrato, al contado, a cuyo efecto, este último deberá suscribir los acuerdos pertinentes.

Para dicho efecto, el Ministerio, 90 días antes del término de la concesión de acuerdo a lo previsto en la Cláusula anterior, informará al Concesionario, si en el proceso de licitación a que se refiere el párrafo anterior, no existiera dicho interesado, en cuyo caso el Concesionario deberá prorrogar el plazo en las condiciones antes señaladas.

Cláusula 9 QUIEBRA DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

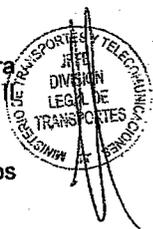
En caso de quiebra de la sociedad concesionaria, la autoridad estará facultada para aplicar la caducidad de la concesión en los términos establecidos en la cláusula 24 del presente contrato.

La Aplicación de esta medida se realizará conforme al procedimiento y recursos establecidos en la cláusula 25 de este contrato.

Cláusula 10 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO

Con el objeto de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones referidas a la explotación de los servicios materia de este Contrato, y previa conformidad del Ministerio, el concesionario antes de la puesta en marcha de los servicios entregará, al menos, treinta y siete boletas de garantía o Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, extendida a nombre de la Subsecretaría de Transportes, por un monto total de 25.000 U.F. (veinticinco mil Unidades de Fomento). La glosa de dichas boletas será: "Para Garantizar el Cumplimiento del Contrato de Prestación de Servicios en la Licitación de Vías de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5", pagadera a la vista, tomada por el Concesionario; emitida en Santiago de Chile, por un Banco con sucursal en Santiago de Chile; su plazo de vigencia será de un año.

Esta Garantía deberá entregarse parcializada, para estos efectos, se deberán considerar, a lo menos, 10 boletas de 10 UF, 10 boletas de 20 UF, 5 boletas de 30 UF, 5 boletas de 40 UF, 3 boletas de 100 UF, 2 boletas de 200 UF, 1 boletas de 1.000 UF y



al menos 1 boleta de 5.000 UF, en los casos que corresponda. Tratándose de Pólizas de garantía, éstas deberán permitir hacerlas efectivas por el total del monto asegurado o parcialmente, de acuerdo a los montos antes señalados.

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

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

En el caso que el plazo de la concesión de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5 exceda el 21 de octubre de 2011, el monto de la garantía para cada uno de los años restantes, deberá ser igual al monto exigido para el último año de concesión.

En caso de no renovación anual de la Garantía, el Ministerio cobrará las garantías que obren en su poder. En caso de cobro de cualquiera de las boletas de Garantía de Fiel Cumplimiento, el concesionario deberá entregar al Ministerio, dentro de los cinco días siguientes, una nueva boleta por el mismo monto y términos que reconstituya la anterior. Entregadas al Ministerio las boletas referidas en esta Cláusula, éste instruirá al Banco o entidades emisoras de las mismas para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del Ministerio; mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el Ministerio ordene su transferencia.

El no cumplimiento de la obligación de reemplazo o renovación de la Garantía, según corresponda, constituirá un incumplimiento de contrato y, en consecuencia, dará lugar al cobro de la o las boleta (s) de garantía (s) o Pólizas respectivas, así como a la caducidad de la concesión, según lo previsto en la Cláusula 24 del Contrato de Concesión.

Asimismo, las garantías se harán efectivas en caso que el concesionario no pague las multas impuestas y en caso que se hubiere dispuesto la caducidad de la concesión.

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

TÍTULO III. DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

CAPÍTULO I SOBRE LOS BUSES

Cláusula 11 DE LA PROPIEDAD SOBRE LA FLOTA

Todos los buses nuevos que conformen la flota de la sociedad concesionaria, deberán ser de propiedad de ésta.

Cláusula 12 DE LOS BUSES

Los buses que compongan la flota del Concesionario deberán cumplir con lo establecido en los Decretos Supremos N° 212/1992 y N° 122/1991 ambos del Ministerio y las demás exigencias que se establecen en la presente Cláusula.

Al momento de la Puesta en Marcha de los Servicios, todos los buses deberán estar inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, que forma parte del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros.

creado de conformidad a lo establecido en el artículo único de la Ley N° 19.011 que modificó el artículo 3° de la Ley N° 18.696 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Asimismo, el Concesionario deberá reemplazar a más tardar al 31 de Mayo de 2009 al menos el 75 % de las plazas exigidas, el porcentaje restante deberá ser reemplazado dentro del plazo de 60 días contados desde la fecha anterior. Dicho reemplazo tendrá la exigencia de cumplir las plazas consideradas en el PBO, teniendo un máximo de 127 taxibuses tipo A1 inscritos en el registro nacional de servicios de transporte público de la Seremitt, completando las plazas necesarias para cumplir con el Programa Básico de Operación con, al menos, 46 buses tipo A2, y 68 buses tipo B1 o B2 nuevos.

Transcurridos los 60 días contemplados en el párrafo anterior, sólo podrán operar buses nuevos en servicios definidos en el PBO. En caso de que el POI sea una extensión del PBO, entonces se autorizará la operación de buses que no cumplan lo anterior en una proporción no mayor a la razón de la extensión que genera el POI por sobre el PBO. Asimismo, en caso que por modificaciones en el PBO se requieran buses por sobre los renovados, el Ministerio autorizará el uso de buses que no cumplan lo anterior para el cumplimiento del programa. En caso de incumplimiento de lo previsto en este párrafo se aplicará una multa señalada de las señaladas en la Cláusula N° 24 por cada vez que se verifique el hecho.

Para la adquisición de buses nuevos, el concesionario acepta los trazados definidos en el Programa de Operación vigente para los operadores de la Licitación Transantiago 2003 a la fecha de suscripción de este contrato, no pudiendo modificar dichos trazados por motivos de infactibilidad técnica producto del tamaño de los buses.

Con todo, los buses pertenecientes a cualquier Flota tendrán que ser con estándar Transantiago.

a) Características técnicas de buses

a.1 De la Capacidad de los buses

Los buses tendrán la capacidad que para cada modelo haya certificado el Centro de Certificación y Control Vehicular en el proceso de certificación de éstos, de conformidad a lo dispuesto en el numeral segundo del artículo 7 del citado Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta capacidad será verificada por el Ministerio y cualquier modificación de ésta deberá ser autorizada por el Ministerio.

a.2 Emisiones, Relación Peso-Potencia y Niveles de Ruido

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente sobre emisiones, relación peso - potencia y niveles de ruido.

Los motores de los buses nuevos que soliciten su primera inscripción en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, deberán cumplir con las normas de emisiones aplicables que se indican en el Decreto Supremo N° 130/2001 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

a.3 Modificaciones a la Carrocería

La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada por el concesionario sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante el Ministerio. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes



estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

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

a.4 Requisitos respecto de usuarios con movilidad reducida

Los buses del Concesionario deberán contar en un espacio reservado para el anclaje de silla de ruedas con mecanismos de aviso de parada y alarma que faciliten la comunicación entre el usuario discapacitado y el conductor. Se deberá marcar con un símbolo el lugar destinado al transporte de los usuarios en silla de ruedas.

Cada bus que integre la flota deberá contar, por lo menos, con un asiento reservado para mujeres embarazadas y, en general, para todos los usuarios con movilidad reducida, entendiéndose por tales aquellos que define el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio.

Los buses tipo A, dadas sus condiciones constructivas, estarán eximidos del requerimiento respecto a los usuarios en silla de ruedas.

a.5 Presentación Interior, Exterior y Publicidad

Para estos efectos, el concesionario deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la resolución Exenta N° 1794, de 2005, del Ministerio y sus modificaciones.

a.6 Medio de Acceso y Sistemas de Control de Acceso

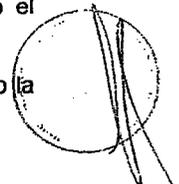
Los buses deberán contar con un conjunto de equipamientos y sistemas que permitan controlar y registrar el acceso de pasajeros, que será provisto por el AFT, cuyas funcionalidades se detallan en el Contrato de Equipamiento que deberá suscribir el Concesionario.

La puerta situada en la parte delantera del bus deberá ser destinada exclusivamente al acceso al mismo. Al interior del bus y frente a la puerta de acceso, el AFT deberá instalar y mantener operativo, a más tardar a la fecha de puesta en marcha de los servicios, y durante toda la vigencia de la Concesión, dos validadores del Medio de Acceso.

Debido a que se encuentra en proceso de implementación una Solución Definitiva para la prestación del Servicio Tecnológico del Sistema de Apoyo a la Explotación de Flota ; durante el período que medie entre la fecha de puesta en marcha de los servicios y la fecha en que se encuentre disponible para todos los Concesionarios esta Solución definitiva el Concesionario deberá contar, al menos, con el denominado "equipamiento base" que considera como mínimo dos validadores, salvo que no exista disponibilidad de equipos informada por el AFT, caso en el cual, podrán operar con un solo validador, MTC operativo, esto es, en condiciones de efectuar descarga automática de transacciones y, además, ser apto para cumplir con las funcionalidades establecidas en la "Solución Transitoria" según lo establecido en la "Complementación de Contratos de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico.

Para estos efectos, el Concesionario deberá suscribir con el Administrador Financiero Transantiago o con quien legalmente lo suceda, los instrumentos requeridos para la implementación de equipamiento a bordo, así como presentar a este Ministerio el calendario y condiciones del equipamiento embarcado.

Asimismo, el Concesionario podrá solicitar, a su cargo, al Administrador Financiero la instalación de validadores del Medio de Acceso en otras ubicaciones,



a.7 Vida Útil y Reemplazo

Dependiendo de la tecnología de propulsión utilizada, un bus habrá completado su vida útil cuando supere los límites señalados en la Tabla N° 1.

Tabla N° 1

Vida útil medida kilómetros recorridos

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

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

Una vez completada su vida útil, los buses no podrán seguir prestando servicios en ninguna Unidad de Negocio.

No obstante lo antes expuesto, el 75% de las plazas de exigidas para la flota del concesionario deberán ser renovadas por plazas perteneciente a buses que cumplan estándar Transantiago antes del 31 de mayo de 2009.

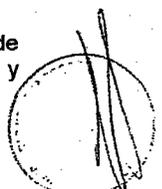
a.8 Mantenimiento de los Vehículos

El Concesionario deberá entregar al Ministerio un Programa de Mantenimiento de los vehículos de la flota 30 días después de la suscripción del Contrato de Concesión. Dentro de los 10 días siguientes a la entrega de dicho Programa, el Ministerio podrá formular observaciones al mismo, las cuales deberán ser resueltas por el Concesionario dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que se hubieren formulado las observaciones. El concesionario podrá solicitar modificaciones al Programa de Mantenimiento, las cuales deberán ser aprobadas por el Ministerio.

El Concesionario, durante la vigencia de la concesión, deberá entregar semestralmente al Ministerio, los documentos que acrediten la realización del mantenimiento de todos los vehículos de la flota, respecto de los aspectos de seguridad y medioambientales, señalados más adelante. A contar del mes 12 de vigencia de la concesión, el Concesionario deberá realizar dicha mantención en talleres que se encuentren certificados al menos con la norma de calidad internacional ISO 9000:2000 y que incluyan en sus prácticas el concepto de Mantenimiento Centrado en la Confiabilidad (RCM). Para este efecto, cada bus de la Flota deberá portar los documentos que acrediten la realización de la mantención de la flota y el taller en la cual fue realizada, con su correspondiente certificación por los organismos acreditados para tales funciones y su vigencia.

La mantención a realizar en los talleres a que hace referencia el párrafo anterior debe contemplar, al menos, los siguientes aspectos:

- Aspectos de seguridad: Frenos, dirección, chasis
- Aspectos Medioambientales: Motor, bomba de inyección de combustible, sistema de transmisión, manejo de desechos líquidos y sólidos.



Cláusula 13 DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO DE LOS BUSES

Los buses deberán estar equipados con tecnología para gestión que permita realizar, entre otras, las funciones de regulación de flota por intervalo y por horario, facilitación de la coordinación con otros concesionarios.

Las relaciones entre los distintos componentes se detallan en el Complemento del Contrato de Equipamiento que deberá suscribir el Concesionario y AFT S.A,

CAPÍTULO II DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

Cláusula 14 DE LOS SERVICIOS

Mediante el presente contrato, el concesionario se obliga a prestar todos los servicios de transporte público de pasajeros asociados a su respectiva Unidad de Negocio.

Bajo ninguna circunstancia y en ningún caso, los buses de la flota de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5 podrán prestar un servicio distinto, sea público o privado, al contemplado en el presente instrumento.

Los servicios que el concesionario deberá operar se definen como sigue:

- Servicio Diurno: De acuerdo a la tabla N° 2
- Servicio Nocturno: De acuerdo a la tabla N° 2
- Servicio Especial: Servicio extraordinario requerido por el Ministerio, para cubrir demandas que se producen por eventos o fechas especiales u otras circunstancias que determine el Ministerio.

Tabla N° 2

De los Horarios

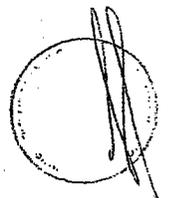
a) Día Laboral Normal:

Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas por Período
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	0:59	2,0

* Para este periodo, el horario de término corresponde a las 0:59 del día posterior.

b) Día Sábado Normal:

Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas por Período
Sábado	Nocturno Sábado	1:00	5:29	4,5
Sábado	Transición Sábado Mañana	5:30	6:29	1,0
Sábado	Normal Sábado	6:30	20:29	14,0
Sábado	Transición Sábado	20:30	22:59	2,5



	Nocturno			
Sábado*	Pre Nocturno Sábado	23:00	0:59	2,0

* Para este periodo, el horario de término corresponde a las 0:59 del día Domingo.

c) Día Domingo Normal:

Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas por Período
Domingo	Nocturno Domingo	1:00	5:29	4,5
Domingo	Transición Domingo Mañana	5:30	9:29	4,0
Domingo	Normal Domingo	9:30	20:59	11,5
Domingo	Transición Domingo Nocturno	21:00	22:59	2,0
Domingo*	Pre Nocturno Domingo	23:00	0:59	2,0

* Para este periodo, el horario de término corresponde a las 0:59 del día lunes.

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 u otras circunstancias que determine el Ministerio.

El concesionario deberá dar cumplimiento a los trazados, a las frecuencias y capacidades de transporte mínimas y máximas de cada servicio. Los trazados y valores mínimos y máximos antes referidos, sólo podrán modificarse conforme al procedimiento indicado en el presente instrumento.

El concesionario podrá solicitar en los Programas de Operación a que se refiere la Cláusula siguiente, modificaciones a los trazados de los servicios y generación de Bucles, siempre que se encuentren dentro del área de alimentación correspondiente a su Unidad de Negocio.

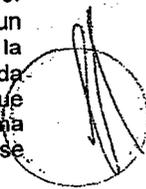
Por su parte, el Ministerio podrá solicitar cambios en el trazado, utilizando vías que no se encuentren sobre su área de alimentación, entre otras, por las siguientes razones: cierre de calles, construcción de obras viales, cambio de sentido de tránsito, prohibición de circulación y acceso a nuevas estaciones de trasbordo y de intercambio modal.

Las variaciones en el programa de operación producto de modificaciones de trazado, se realizarán de acuerdo a lo señalado en la Cláusula siguiente.

Asimismo, en la prestación de los servicios se distinguen las siguientes 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. En esta temporada 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, el que se detalla a continuación. 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%. Sin perjuicio de lo anterior el Ministerio a través de los programas de operación podrá variar las fechas del inicio y termino de la Temporada Estival.

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.

Cláusula 15 DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN Y MODIFICACIONES DE RECORRIDO

a) De los Programas de Operación

Los programas de operación entrarán en vigencia los días 1° del mes correspondiente. Lo anterior, no será aplicable, en caso de la incorporación de modificaciones a un programa de operación, en cuyo caso dichas modificaciones se aplicarán a contar de la fecha indicada al efecto, en el acto administrativo que la apruebe. Por otra parte estos Programas de Operación tendrán una vigencia de 4 meses calendario, siendo esto vigente a partir Abril de 2009, anterior a esta fecha el Ministerio decidirá la duración de los Programas de Operación.

El Concesionario propondrá al Ministerio un Programa de Operación diario para cada uno de los servicios que opere, el cual, una vez sancionado por el Ministerio mediante comunicación escrita al Concesionario, tendrá carácter obligatorio para éste. Este programa contendrá, los trazados y frecuencias de los servicio sentido período, como asimismo el itinerario en caso de existir, como eventuales modificaciones a estos elementos.

El procedimiento de planificación, aprobación y modificación de los Programas de Operación se encuentra detallado en el presente instrumento.

b) De la propuesta del Programa de Operación

Corresponderá al concesionario, en función de la demanda total proyectada y real del sistema, y del nivel de servicio que el Ministerio determine para el mismo, según la flota de operación y reserva, y el rango de ocupación de los vehículos formular una propuesta de planificación de la operación de los servicios de la Unidad de Negocio Alimentadora.

El concesionario determinará cuatrimestralmente el referido programa, según el siguiente procedimiento:

- i) El Concesionario enviará cuatrimestralmente al Ministerio la propuesta de Programa de Operación de los servicios del cuatrimestre siguiente. Esta propuesta será enviada a más tardar sesenta (60) días previos al inicio de la operación del cuatrimestre siguiente, de acuerdo con el ejemplo de Programa de Operación que se adjunta al presente instrumento, el cual tiene sólo carácter referencial, no resultando, por tanto, procedente reclamo alguno por la incorporación de adecuaciones de éste por parte del Ministerio. La propuesta de Programa de Operación deberá ajustarse a los límites vigentes de las frecuencias y capacidades de transporte máximas y mínimas para cada uno de los servicios y períodos de operación. Dichos límites corresponderán a los establecidos en el presente Contrato.
- ii) El Ministerio tendrá un plazo de veintiún (21) días, contado desde la fecha de envío de la propuesta a que hace referencia el numeral anterior, para



presentar observaciones al programa de operación propuesto. Si el Ministerio no envía observaciones dentro del plazo estipulado, el Programa de Operación de los Servicios se entenderá como aceptado. Durante este periodo, el Ministerio hará público el contenido de dichos Programas a fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás Concesionarios que pudieren verse afectados por ellos y de Metro.

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

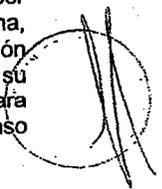
La aprobación de cada Programa de Operación por parte del Ministerio no exime de responsabilidad al Concesionario respecto del cumplimiento de los índices de ocupación y demás exigencias contenidas en el presente instrumento.

c) De los componentes de los programas de Operación

El Programa de operación tendrá, dos componentes: un Plan Básico de Operaciones (PBO) asociado a un número de plazas y una cantidad de kilómetros establecidos por el Ministerio y un Plan de Operaciones Integrado (POI) que incluye además los nuevos recorridos o ampliaciones de recorridos propuestos por el operador, y sancionados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Coordinación General de Transporte de Santiago. Este Plan de Operaciones Integrado da lugar al denominador del ICPH (descrito en el Anexo I, fórmula I.1), y a los indicadores por servicio-sentido-periodo que se controlarán (cumplimiento de frecuencias y regularidad), las que se considerarán por servicio, sentido y período.

No obstante lo anterior y atendiendo razón de interés público y bien común, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá alterar el PBO y ese cambio dará lugar a modificaciones en los pagos mediante el mecanismo de ajustes contenido en el presente contrato según las variaciones en los kilómetros y plazas según las fórmulas establecidas en este Contrato. Con todo, los kilómetros mensuales de cualquier Plan Básico de Operación de temporada normal no podrá tener menos del 75% del Plan Básico de Operaciones Base del presente Contrato el que corresponde a 1.808.951 kilómetro mensuales calculados en base al Séptimo Programa de Operación de Funcionamiento Regular de la Unidad de Negocio Alimentadora N° 5, que se adjunta al presente instrumento, este valor podrá cambiar en caso de una modificación de la composición de la Flota, ajustándose los valores de manera de sólo incorporar el efecto de la nueva composición de Flota, todo lo anterior calculado según la metodología para los kilómetros mensuales del PBO descrita en el Anexo I punto I.6.1

Los Concesionarios podrán inscribir buses adicionales a los requeridos para cumplir el PBO para dar los servicios comprendidos en el Programa de Operación Integrado, sin embargo estos buses adicionales, en cuanto éstos sean mayores que lo requerido por el PBO, no darán lugar a ajustes en los pagos. Los buses requeridos para cumplir el POI por sobre el PBO serán denominados como parte de la Flota Auxiliar (AUX), de esta forma, los buses considerados dentro del PBO tendrán denominación de Flota de Operación (FO) en caso de que se traten de buses ofertados por los concesionarios (o su equivalente en caso de renovación), y Flota Adicional (FA) en caso de que sean para cumplir el PBO y estén por sobre los ofertados. Esta denominación se mantendrá en caso



de que el plazo de concesión haya expirado y el presente concesionario siga prestando servicios.

d) Modificación de Capacidades y Frecuencias

El Ministerio podrá modificar las capacidades de transporte y frecuencias máximas y mínimas por servicio, por razones de buen servicio, orden o interés público.

e) Modificación del Programa de Operación

Con el objeto de servir adecuadamente los cambios temporales o transitorios en la oferta o la demanda que se susciten, por causas coyunturales que afecten la movilidad de los habitantes de la ciudad, el Ministerio, podrá exigir salidas adicionales en el mismo día, las que deberán ser efectuadas obligatoriamente por el Concesionario, siempre que no implique un aumento de la flota base (en adelante los "servicios de excepción").

Transcurridos 5 días de operación de un servicio de excepción, el Concesionario podrá solicitar una reducción de la frecuencia exigida.

Asimismo, durante todo el período de concesión, los Concesionarios podrán realizar ajustes a los Programas de Operación vigentes con la autorización del Ministerio. Estos ajustes sólo podrán referirse a incrementos en las frecuencias y capacidades de transporte de los servicios considerando sus valores mínimos y máximos vigentes, y sólo podrán ser implementados una vez aprobadas por el Ministerio y notificada dicha aprobación al Sistema de Información y Atención a Usuarios de Transantiago.

El Ministerio podrá modificar los programas de operación a fin de otorgar cobertura a zonas que no cuenten con una adecuada oferta de servicios, debiendo, a dicho efecto, comunicar al concesionario de dicha exigencia, en un plazo no inferior a 10 días de su aplicación.

Sin perjuicio de lo señalado en los incisos anteriores, el Ministerio podrá exigir al Concesionario salidas adicionales a las contempladas en el Programa de Operación vigente, siempre y cuando se verifiquen las siguientes condiciones copulativas:

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

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

Cláusula 16 DEL PROCEDIMIENTO DE MODIFICACIÓN DE RECORRIDOS

Los operadores podrán proponer nuevos recorridos, o una ampliación o modificación de los recorridos actuales, dentro o fuera de su zona de concesión. Las características operacionales asociadas a las propuestas o extensiones de recorridos o nuevos recorridos en cantidad de buses, plazas, kilómetros, paraderos, horarios y frecuencias serán propuestas por el operador. Para su propuesta, el operador podrá utilizar ejes asignados a una unidad Troncal por más de 800 mt. o bien ejes o calles pertenecientes a la zona de otra unidad Alimentadora.

Esas propuestas serán analizadas desde los puntos de vista técnico, operacional, financiero y social, para su aprobación o rechazo por parte de la autoridad. Para estos fines el Ministerio contará con la opinión de un Comité de Análisis Técnico que presentará sus conclusiones y tendrá como principios de evaluación entre otros los siguientes:

- a. Que los beneficios sociales de las modificaciones propuestas sean superiores a los costos sociales, considerando todos los beneficios y

costos generados por los cambios propuestos, incluyendo el costo social de los transbordos, los tiempos de viaje para los usuarios, y la generación de externalidades, entre otras consideraciones.

- b. Procurar que, los nuevos recorridos sean por otras arterias de las ya concesionadas para evitar competencia directa en las calles entre operadores.

Se informará a todos los concesionarios de las propuestas y aquellos que se sienten afectados tendrán derecho a presentar sus argumentos al comité técnico. Se fomentará la ocurrencia de compensaciones reciprocas voluntarias entre operadores para facilitar propuestas.

En el caso de que la modificación de recorrido sea ejecutada por una unidad Troncal y afecte a la presente unidad Alimentadora, y siempre que esta unidad lo solicite, se procederá a ejecutar, en primera instancia, la metodología presentada en el Anexo II.

Para efectos de aplicar las adecuaciones referidas en el presente Numeral, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones contará con una comisión asesora (Comité de Análisis Técnico) establecida, mediante decreto supremo del Presidente de la República expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; en el que se determinarán las condiciones y requisitos necesarios para su funcionamiento.

Clausula 17 DEL PERSONAL

El Concesionario deberá disponer de personal suficiente para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente contrato, dando estricto cumplimiento a las regulaciones y exigencias sobre contratación y capacitación del personal de conducción, personal de apoyo, seguros y equipamiento de personal que se establecen en los literales siguientes.

Asimismo, el Concesionario deberá respetar los derechos y condiciones laborales existentes, los derechos adquiridos en sus contratos individuales y en los procesos de negociaciones colectivas vigentes, haciéndolos aplicables a la totalidad de los conductores, dando continuidad a los contratos, respetando las remuneraciones, y reconociendo las antigüedades, a contar de Febrero de 2007 como máximo, y fueros de los trabajadores contratados para la operación de la concesión caducada.

a) Exigencias y Contratación del Personal de Conducción

El Concesionario, considerando lo indicado en el párrafo anterior, deberá contar con al menos 2,5 conductores por cada bus que componga la totalidad de su flota excluida la Auxiliar. Asimismo, el personal de conducción, sea femenino o masculino, deberá poseer licencia profesional de conductor clase A3 o la equivalente, según lo establecido en la Ley N° 18.290 y sus respectivas modificaciones.

El personal de conducción que preste servicios en buses de la Flota Base deberá ser directamente contratado por la Sociedad Concesionaria, sin perjuicio de lo dispuesto en la ley N° 20.123, sobre subcontratación y lo dispuesto en el presente instrumento.

La remuneración de cada conductor o conductora no podrá supeditarse, estructurarse o condicionarse al número de pasajeros que éste o ésta transporten, boletos que corten o cualquier otro de carácter similar o análogo, sin perjuicio que puedan establecerse incentivos en consideración a la excelencia en la prestación del servicio prestado por la Unidad de Negocio respectiva o por un grupo de servicios que la conformen.

b) Capacitación del Personal de Conducción



El Ministerio podrá determinar planes de capacitación obligatorios para el personal de conducción vinculado a la sociedad concesionaria a través de contrato de trabajo, en materias propias relacionadas con el desarrollo de la actividad, hasta por el plazo de cinco días hábiles, o 48 horas en el año. El valor de esta capacitación no podrá superar las cuatro (4) UF por persona al momento de efectuar la capacitación. El valor de la capacitación será de cargo de la empresa concesionaria, la que no podrá traspasarlo al personal de conducción, sin perjuicio del posible financiamiento que pudiera obtener del sistema SENCE, u otro similar.

c) Personal de Apoyo

El concesionario podrá disponer de una persona adicional al personal de conducción a bordo de todos o parte de los buses de su flota, cuyas funciones principales podrán ser facilitar el acceso al bus y salida del mismo a personas discapacitadas o con movilidad reducida, entregar información a los usuarios, así como coadyuvar en la validación del acceso al sistema de transporte de personas a las cuales se cobre tarifa diferenciada.

d) Seguros

El concesionario deberá cumplir lo prescrito en la Ley N° 16.744, además de contratar y mantener vigente, durante todo el período de la concesión, un seguro para el personal de conducción y de apoyo, para cubrir los riesgos por los montos mínimos de cobertura que se definen en la Tabla N° 3.

Tabla N° 3: Seguros para los operarios a bordo de los buses

CAUSA	MONTO
Muerte natural o accidente laboral.	UF 600
Invalidez total o permanente	UF 400
Muerte por un acto delictual	UF 600
Desmembramiento	UF 600

Sin perjuicio de lo anterior, el seguro deberá contemplar a lo menos las condiciones establecidas en las pólizas inscritas en el Registro de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros bajo los códigos 292.136 y 294.017 u otras que previa presentación autorice el Ministerio.

e) Equipamiento del personal

El concesionario, 15 días después de la fecha de puesta en marcha de los servicios, remitirá los diseños y especificaciones técnicas del uniforme que deberá utilizar durante la jornada laboral el personal de conducción y de apoyo, debiendo considerar la existencia de personal masculino y femenino y contemplar una propuesta para la temporada de verano y otra para la temporada de invierno, cuyas características de diseño y material deberán ser aprobadas en forma previa por el Ministerio.

El concesionario deberá adoptar medidas a fin de dar cumplimiento de la presente obligación, además de entregar y costear a lo menos 2 uniformes por temporada al año al personal a bordo de los buses.

Asimismo, en las instalaciones destinadas al personal de conducción y de apoyo se deberá contar con servicios higiénicos para ambos sexos.

f) Subcontratación

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



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

En el evento de optar por la alternativa de la subcontratación de servicios de transportes, el Concesionario deberá dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N° 20.123 que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación; cualquier incumplimiento incurrido a este respecto, será puesto en conocimiento de las autoridades competentes.

Asimismo, en el caso de la subcontratación de servicios y para los efectos de la ejecución del presente Contrato de Concesión, el Concesionario será el único responsable ante el Ministerio de todas las obligaciones contraídas en virtud de este contrato.

g) Responsabilidad del Concesionario en materia Laboral y Previsional

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

Cláusula 18 TERMINALES Y PARADAS

El concesionario deberá contar con, a lo menos, un Depósito de Vehículos (DV). El o los Depósitos de Vehículos deberán contar con una capacidad que permita albergar la totalidad de la Flota de la Unidad de Negocio. Asimismo, los servicios de la Unidad de Negocio deberán disponer de, a lo menos, un Terminal de Vehículos (TV), el cual podrá ser utilizado por más de un servicio. El concesionario deberá acreditar el cumplimiento de esta obligación conforme a los términos establecidos en el literal a) de la presente Cláusula.

a) De los Terminales

El concesionario deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la demás normativa aplicable sobre la materia.

b) Paradas

A más tardar 10 días después de la puesta en marcha de los servicios, el Ministerio comunicará al concesionario la ubicación de las paradas para cada una de las vías que conforman la Zona de la Unidad de Negocio. El concesionario podrá solicitar modificaciones a las paradas fijadas por el Ministerio.

La producción, instalación y mantención de la señalización vertical asociada a dichas paradas será responsabilidad de la entidad a la cual el Ministerio encomiende dichas tareas.

TÍTULO IV DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DE LA CONCESIÓN

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
JEFE DIVISION GENERAL DE TRANSPORTES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
JEFE DIVISION GENERAL DE TRANSPORTES

Capítulo I DE LA REMUNERACIÓN DEL CONCESIONARIO

Cláusula 19 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

A partir de la fecha de Puesta en Marcha de los Servicios, el Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por concepto de prestación del servicio de transporte de pasajeros, en el marco de los Programas de Operación de los Servicios de la Unidad de Negocio,

El pago por concepto de prestación del servicio de transporte de pasajeros a que tendrá derecho el concesionario provendrá del AFT y su monto se determinará conforme a lo que se señala en los párrafos siguientes.

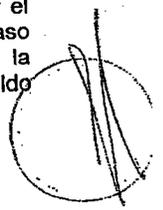
El Pago a efectuar al concesionario (PC) estará compuesto de dos factores, el primero determinado por la multiplicación de las etapas de viaje con derecho a pago, registradas tanto a través de los validadores del Medio de Acceso como de los equipos de pago en efectivo, así como en las zonas de pago extravehicular o zonas pagas en los casos en que corresponda y el Pago por Pasajero establecido en el presente Contrato, vigente a la fecha en que se realice este cálculo, conforme a lo señalado en el presente instrumento. Es segundo factor estará determinado por una cuota fija detallada en el Anexo I del presente instrumento.

Las etapas de viaje con derecho a pago, son todas aquellas que se registren en los validadores, en el marco del Programa de Operación correspondiente, y que no constituyan una continuación de un mismo viaje en el mismo servicio, salvo que entre las validaciones de dichas etapas hubiere transcurrido un período igual o superior a 90 minutos o el período que al efecto determine el Ministerio a través de acto administrativo totalmente tramitado, con a lo menos 30 días de anticipación. El pago al concesionario lo realizará el Administrador Financiero S.A., mediante depósito en la Cuenta Bancaria N° 2, creada por el AFT S.A. de acuerdo al Contrato y Bases de Licitación AFT 2004, sin atender a los montos acumulados por efecto de carga y recarga del Medio de Acceso. En consecuencia, los ingresos efectivos que percibirá el concesionario dependerán de los dineros existentes en la Reserva Técnica Operativa y de los recaudos del sistema provenientes de los servicios efectivamente utilizados por los usuarios.

En caso que los *Recursos Disponibles para Pago (RDP)* señalados en la presente Cláusula, una vez efectuada la conciliación a que se refiere el Anexo 1 de las Bases de Licitación Transantiago 2003 y sus modificaciones, sean inferiores a los necesarios para pagar la totalidad de los costos del sistema de transporte, se priorizará el pago de un porcentaje de los *Pagos Esperados al Concesionario (PEC)* el cual corresponderá a un 60%. Es decir si X_t es el pago que debe efectuarse al concesionario i (luego de los descuentos correspondientes), M_i es el porcentaje de pago esperado por el concesionario y RD_t los recursos disponibles para pago en el período t . Entonces se define el porcentaje de prorrateo P_t y el pago total mínimo PM_t como:

$$P_t = \frac{X_i \cdot M_i}{\sum_j X_j \cdot M_j} \quad PM_t = \sum_j X_j \cdot M_j$$

Luego, si los Recursos disponibles para pago en el período no alcanzan a pagar el pago mínimo entonces se pagará lo disponible por el porcentaje de prorrateo. En caso de que los recursos disponibles sean mayores que el mínimo pero menor que la totalidad del monto a pagar entonces se pagará el mínimo más el porcentaje del saldo que quede proporcional a la deuda remanente, es decir:



$$\text{Si } RD_i \leq \sum_j X_{ji} \cdot M_j \Rightarrow \text{Pago}_i = RD_i \cdot P_u$$

$$\text{Si } \sum_j X_{ji} \cdot M_j \leq RD_i < \sum_j X_{ji} \Rightarrow \text{Pago}_i = (RD_i - PM_i) \left(\frac{X_{iu} \cdot (1 - M_i)}{\sum_j X_{ju} \cdot (1 - M_j)} \right) + X_{iu} \cdot M_i$$

Cláusula 20 PONDERACIÓN DEL PAGO

La ponderación del pago se estructurará en base al Índice de Cumplimiento de Plazas-Horas, en adelante "ICPH", representa un cociente entre las Plazas-Kilómetro-Horas operativas en los servicios-sentido y las Plazas-Kilómetro-Horas establecidas en el Programa de Operación por grupo de servicios-sentido respectivo, según se detalla en la Fórmula I-1 del Anexo I, que se adjunta al presente instrumento y se entiende forma parte de éste. A su vez, el Índice de Cumplimiento de Regularidad, en adelante "ICR" será función del Coeficiente de Variación (desviación estándar dividida por el promedio) de los intervalos de los servicios sentido período; según se detalla en la Metodología de Cálculo del Anexo I, fórmula I-2 que se adjunta al presente instrumento y se entiende forma parte de éste.

Para la determinación del ICR el Ministerio generará un procedimiento para su aplicación. En el período que medie entre la fecha de Puesta en Marcha de los Servicios y la determinación de éste, el ICP será igual al ICPH.

Por otra parte, en el período que medie entre la aplicación del procedimiento aludido y la fecha a que alude el párrafo siguiente, se considerará el otorgamiento de un incentivo que consiste en la ponderación del ICR en un 7%, con una ponderación de un 95% del ICPH, según se describe en la fórmula I.3.a del Anexo I.

Por último, a partir de 90 días después de encontrarse plenamente operativas las funcionalidades de gestión de flota, el cálculo a realizar para cada concesionario se determinará sobre la base de la fórmula I.3.b del Anexo I.

En atención a lo antes expuesto, el pago a realizar a cada concesionario estará determinado sobre la base de la fórmula I.5, del Anexo I.

Con todo, los menores ingresos para el Concesionario compareciente, que eventualmente deriven de la aplicación del mecanismo del ICP, contenido en la presente cláusula no serán considerados como multa.

Cláusula 21 FECHAS DE PAGO

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, y se calculará la cuota fija mensual correspondiente a dicha unidad.

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. En Ambos casos los pagos consideraran tanto la cuota fija correspondiente (la que ajusta según el procedimiento descrito en la Fórmula I.6 del Anexo I.

Adicionalmente, en estas fechas se reembolsarán al concesionario 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 concesionario, siempre y cuando el presente contrato o el Programa de Operación vigente así lo indique, y previa verificación de la información que deberá entregar el concesionario sobre el uso efectivo de la infraestructura. En la misma fecha se pagarán también los desembolsos que el concesionario 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 embargo, en dicha fecha no se pagarán aquellos montos correspondientes a desembolsos por él realizados por concepto del pago de peajes por uso de vías concesionadas para la prestación de los servicios expresos cuando éstos no correspondan a los servicios definidos en el presente Contrato o en el Programa de Operación respectivo.

a.1) Procedimiento de cierre de transacciones atrasadas.

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

a.2) Procedimiento de primer pago

En el caso de que la fecha de puesta en marcha difiera de los días 1 o 16 del mes, se pagará la proporción del pago correspondiente a los días en que efectivamente haya prestado servicio, de esta forma, si el operador comienza un día 4 de un mes, el primer pago se efectuara el día 25 del mes, considerando como días en lo que se preste servicio, del 4 al 15 del mes.

b) 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.a) de la presente Cláusula, conforme a la subclase, estándar y tecnología de propulsión de los buses utilizados por el Concesionario. 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 2008 y el mes t . La variación en el vector de indexación se estimará de acuerdo a lo señalado en el literal b.1.a de la presente Cláusula.

ΔIPC_t : Corresponde a la variación del vector del índice de Precios al Consumidor (IPC), entre el mes noviembre de 2008 y el mes t .

b.1) Para calcular la variación en el indexador de costos, el Ministerio considerará las fluctuaciones observadas en:

a) *Índice de Precios al Consumidor (IPC)*. Corresponde a la variación porcentual estimada por el INE. Busca capturar las variaciones de los gastos de administración, en terminales y de los sistemas de cobro.

b) *Valor de Patentes y Seguros (VRB)*. Corresponde a un índice de la incidencia de inversiones adicionales en los vehículos. Su valor será estimado por el INE y considera la variación porcentual en los seguros, patente y revisión técnica.

c) *Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO)*. Su variación porcentual será estimada por el INE.

d) *Precio del Petróleo Diesel (Diesel)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor en la serie de precios al por mayor, ítem 224 corregido, serie adicional, estimado por el INE.

e) *Precio Gas Natural (GNC)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1C 1110 21

GAS NATURAL.

f) *Precio del Kilowatts-Hora (\$/Kwh)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor promedio publicado por la empresa distribuidora de electricidad Chilectra S.A. al inicio de cada mes de operación para el ítem Demanda Máxima en Punta para la tarifa BT-4.3.

g) *Lubricantes*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2320 71 ACEITES MINERALES LUBRICANTES.

h) *Neumáticos*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2511 11 NEUMATICO NUEVO.

i) *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 señalan en la Tabla N° 4 de acuerdo a las distintas tecnologías, largo del bus, altura de entrada y piso, y Norma de Emisión.

En el caso que el concesionario, en su oferta económica Documento 11 haya solicitado una disminución del valor asignado al ponderador (i), aumentando en igual valor el ponderador (a); el vector de indexación aplicable al Concesionario, durante la vigencia de la concesión, será el que resulte de aplicar los valores indicados por el Oferente en el referido documento.

Tabla N° 4

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 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

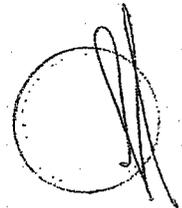
Luego, la variación del indexador de pago para el mes t para el bus tipo j de tecnología k será igual a:

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

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

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

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° 4, 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) Aplicación del mecanismo de ajuste en el cálculo del PPT

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

$$PPT_t = PPT_0 \cdot MAC_t$$

Donde PPT_0 corresponde a \$ 265 y el mes $t = 0$ es el mes de Diciembre de 2008.

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

c) De los descuentos

A contar del 1 de julio de 2009, 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 las formulaciones 1.4.a (ICF, frecuencia) y 1.4.b, (ICR, regularidad) los cuales serán considerados como elementos de medición de la operación de los servicios de transportes, esto es, del efectivo cumplimiento de los Programas de Operación por el Concesionario, pudiendo el Ministerio, en caso de verificarse un incumplimiento de éstos, aplicar los descuentos que más adelante se indican.

La aplicación de los descuentos, implica que el concesionario 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 y cuotas fijas, con fondos que provengan de dichas validaciones, sin que exista por este concepto deuda alguna del sistema para con el concesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, los concesionarios podrán interponer los recursos administrativos previstos en el presente contrato.

**TABLA N° 5
Descuentos**

criterio	Forma de medición
Frecuencia	Descuentos Descuento de hasta 200 UF si es troncal y hasta 100 UF si es alimentador por cada servicio-sentido-



	<p>periodo en que el ICF es inferior a 90%. Descuento de hasta 100 UF si es troncal y hasta 50 UF si es alimentador por cada servicio-sentido-periodo en que el ICF es mayor o igual a 90% pero igual o menor a 95%.</p> <p>En todos estos casos, sólo se considerarán para el cálculo de cumplimiento de frecuencia aquellos buses que posteriormente completaron el trazado completo del servicio-sentido sin interrupción</p>
Regularidad	<p>DESCUENTOS</p> <p>Descuento de hasta 200 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-periodo requiere menos de 20 buses la hora y hasta 100 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-periodo requiere 20 o más buses la hora, por cada servicio-sentido-periodo en que el ICR es inferior a 80%.</p> <p>Descuento de hasta 100 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-periodo requiere menos de 20 buses la hora y hasta 50 UF si el plan operacional para el servicio-sentido-periodo requiere 20 o más buses la hora, por cada servicio-sentido-periodo en que el ICR es mayor o igual a 80% pero igual o menor a 90%.</p> <p>El operador podrá recuperar el 50% de los descuentos anteriores si el índice de cumplimiento de regularidad agregada del operador de la quincena es igual o superior al 90%.</p>

Cláusula 22 INGRESOS DERIVADOS DE ACTIVIDADES CONEXAS

El Concesionario podrá desarrollar las siguientes Actividades Conexas, por las que podrá cobrar un precio:

1. Publicidad estática y dinámica.
2. Venta de información relativa al funcionamiento de sus servicios.
3. Participación en Sistemas de Compensación y/o de Permisos de Emisión Transables asociados al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana, o a otras normativas vigentes, y en transacciones de Reducciones Certificadas de Emisiones asociadas al Protocolo de Kyoto, promulgado mediante Decreto N° 349, de 16 de febrero de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Estas actividades deberán ser autorizadas previamente por el Ministerio a cuyo efecto deberá presentarse un proyecto de implementación de éstas, lo cual no podrá afectar la prestación de los servicios.

TÍTULO V. DE LA EJECUCIÓN DE LOS CONTRATOS

Cláusula 23 DE LA FISCALIZACIÓN

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



Toda comunicación y relación entre el concesionario y el Ministerio se canalizará a través del Gerente General de la empresa concesionaria, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 26 del presente instrumento.

El incumplimiento o infracción por parte del Concesionario de cualquiera de las obligaciones del Contrato de Concesión indicadas en el numeral I de la Cláusula siguiente, será causal de multas o, en los casos previstos en el numeral II de la Cláusula siguiente, de la sanción de caducidad de la concesión.

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

Sin perjuicio de aquellas que correspondan por aplicación de la normativa vigente, las sanciones contractuales establecidas en el presente instrumento se aplicarán durante la vigencia del contrato.

Los montos percibidos por efecto de la aplicación de las multas señaladas en el numeral I de la Cláusula siguiente del presente instrumento se ingresarán en una cuenta de multas de las Unidades de Negocio Alimentadora que para tal efecto se contempla en el contrato suscrito entre el Ministerio y el Administrador Financiero de Transantiago S.A.

Las multas que se apliquen al concesionario entre la firma del presente instrumento y la puesta en marcha de los servicios, así como aquella derivada del incumplimiento de la puesta en marcha de los servicios, deberán ser pagadas directamente por éstos mediante depósito en la cuenta de multas antes referida.

El pago de las demás multas se realizará de acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación AFT 2004.

Cláusula 24 DE LAS SANCIONES

El incumplimiento o infracción por parte del Concesionario de cualquiera de las obligaciones que contrae en virtud del presente contrato, será causal de multas o de caducidad de la concesión, conforme a lo establecido en la presente Cláusula.

Los montos percibidos por efecto de la aplicación de las multas señaladas en la presente Cláusula, se ingresarán en una cuenta de multas de las Unidades de Negocio Alimentadoras que para tal efecto ha creado el Administrador Financiero de Transantiago S.A.

I.- De las Multas

N° 1.- Se aplicará una multa equivalente a 10 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

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

N° 2.- Se aplicará una multa equivalente a 20 UF por los siguientes incumplimientos:

a) Por cada bus que circule con las puertas abiertas;

b) Por cada bus que 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 Concesionario se encuentre obligado a entregar a los usuarios;

d) Por cada día de retraso y por cada bus no reemplazado en el cumplimiento de lo que se señala en la Cláusula 12 del presente Contrato.

e) Por cada día de retraso en la puesta en marcha de los servicios a que se refiere la Cláusula 6 del presente instrumento;

f) Cualquier otro incumplimiento al contrato que no se encuentre expresamente sancionado en el presente Contrato.

g) Por cada vez que se que un bus incumpla lo planteado en la cláusula 12, sobre la operación de buses no nuevos en un servicio definido dentro del PBO.

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

a) Incumplimiento de la obligatoriedad de contratar y mantener vigente el seguro para los operarios a bordo de los buses, señalado en la Cláusula 17 del presente Contrato y el seguro obligatorio por accidentes personales 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) Cada vez que se acumulen cinco multas por alguno de los incumplimientos contractuales señalados en los N° 1 y N° 2 del numeral I de la presente Cláusula, en el lapso de seis meses o cada vez que se acumulen diez en el transcurso de la concesión;

d) No dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el Ministerio, de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. En caso que el incumplimiento sea sancionado de forma específica, se aplicará la sanción mayor.

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

a) Por cada vehículo que se encuentre operando sin estar inscrito en el Registro Nacional, o estando impedido de hacerlo, conforme a lo dispuesto por el artículo 38° del DS N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sin perjuicio de la multa allí señalada;

b) Por cada semana de retraso en el cumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos para contar con el o los permisos de edificación y la o las autorizaciones de funcionamiento señaladas en la Cláusula 18;

c) Por utilizar buses de la flota de la Unidad de Negocio respectiva, para prestar servicios distintos a los establecidos en el presente Contrato. Esta multa se aplicará por cada bus que se detecte en la situación antes señalada;



d) Por haber obtenido, uno o más vehículos de la flota, su certificado de revisión técnica en contravención a lo dispuesto en la normativa vigente;

e) Por cada bus que falte para completar el porcentaje de flota propia establecido en la Cláusula 11 del presente Contrato. Esta multa se aplicará por cada semana en que se verifique esta circunstancia.

f) Por cada bus que incumpla las disposiciones sobre uso de paraderos o lugares para tomar y dejar pasajeros;

g) Por cada bus que transgreda los niveles máximos de emisión;

h) 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.

i) Por cada retardo en el cumplimiento de la obligación de suscribir cualquiera de los contratos indicados en la Cláusula 30 del presente Contrato.

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

a) Por cada vez que se sorprenda a un bus, de manera injustificada, realizando un trazado distinto al señalado en el Programa de Operación correspondiente;

b) Adulteración del equipamiento embarcado o de la información registrada y transmitida por éste;

c) Por la acumulación de cinco multas de aquellas mencionadas en los N° 3 y 4 del numeral I de la presente Cláusula, en el período de un año o de cinco en el período de dos años, contados desde la primera infracción de este tipo;

d) Por modificaciones a la capacidad de los buses sin autorización del Ministerio, de conformidad con lo señalado la Cláusula 12 del presente contrato;

e) Por infracción de las obligaciones establecidas en el literal II.- de la Cláusula 26 del presente Contrato;

f) No proporcionar al Ministerio los antecedentes que éste le solicitare por escrito, dentro de los plazos que éste hubiere fijado, o que el presente Contrato establecieron, o la negativa injustificada a entregarlos. Esta multa se aplicará por cada día de atraso;

g) Por cualquier servicio en el que se verifique una disminución de la Capacidad de Transporte comprometida en el Programa de Operación, descrito en la Cláusula 15 del presente Contrato.

h) Por cada servicio en el que, en cualquier período del día, se verifique que la cantidad de salidas de buses desde los respectivos puntos de inicio de los servicios, en un lapso de 2 horas, es menor al 90% de la establecida en el Programa de Operación correspondiente y 50 UF en caso de que el indicador sea mayor o igual a 90%, pero menor a 100%. Esta multa se aplicará por cada día en que se verifique la falta..

i) Por cada día hábil de retraso en el cumplimiento de los plazos para constituir la sociedad prometida y de las condiciones establecidas en la Cláusula 5 del presente contrato.

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

a) Por no contar con los terminales requeridos de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 18 del presente Contrato, sin perjuicio de lo señalado en la letra b) del número 4 precedente. Esta multa se aplicará por cada 30 días en que se verifique esta situación.

b) Por incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales a y f del N° 1 de la Cláusula 26 del presente Contrato.

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

d) Por no dar boleto a los usuarios que paguen la tarifa en dinero en efectivo, o por dar boletos distintos a los que provea el Administrador Financiero Transantiago. Esta multa se aplicará por cada vez que se verifique la infracción.

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

Tabla N° 6
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 ofertada de 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 ofertada de 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 ofertada de la Unidad de Negocio	7.000 UF
No inicia operación de un porcentaje superior al 50% de la flota ofertada de la Unidad de Negocio	10.000 UF

N° 8.- Se aplicarán las siguientes multas a los Concesionarios de cada Unidad de Negocio por concepto de evasión:

El monto a cobrar a cada Unidad de Negocio Alimentador será proporcional a su nivel relativo de evasión en comparación con el de las demás Unidades de Negocio Alimentadores que operen en el Sistema de Transportes. Así, a la Unidad de Negocio que sobrepase en menor medida el nivel de evasión promedio, se le aplicará una multa de 300 UF, la cual se incrementará conforme se ejemplifica en la Tabla N° 7. Para efectos de calcular el nivel de evasión promedio sólo se considerarán aquellas Unidades de Negocio Alimentador cuyo porcentaje de evasión exceda al 5%.

Tabla N° 7
Multas por evasión

Nivel de Evasión Relativo	Multa
Unidad de Negocio A (con el menor nivel)	300 UF
Unidad de Negocio B	600 UF
Unidad de Negocio C	900 UF
Unidad de Negocio D	1.200 UF
Unidad de Negocio E	1.500 UF
Unidad de Negocio F	1.800 UF
Unidad de Negocio G	2.100 UF
Unidad de Negocio H	2.400 UF
Unidad de Negocio I (con el mayor nivel)	2.700 UF

N° 9.- La presentación, debidamente comprobada, de antecedentes inexactos que afecten las condiciones económicas y operativas de la concesión, será sancionada con una multa de 1000 UF. La reincidencia en la comisión de esta misma conducta,



será sancionada con una multa de 3.000 UF, pudiendo en el caso en que ello pusiera en grave riesgo la adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios del Sistema de Transporte, podrá servir de fundamento a la caducidad del contrato del Contrato de Concesión.*

II Caducidad de la Concesión

Sin perjuicio de las demás situaciones previstas en el presente instrumento, la autoridad estará facultada para aplicar, previo procedimiento administrativo que se establece en la Cláusula 25, la sanción de caducidad de la concesión en los siguientes casos:

- a) Disminución del capital de la Sociedad Concesionaria sin autorización expresa del Ministerio o contra prohibición expresa, en aquellos casos en que dicha autorización sea obligatoria;
- b) En el caso de acumulación de multas cuyo monto exceda las 6.000 Unidades de Fomento, dentro de un año móvil, la autoridad ponderará previamente y en consideración a su viabilidad técnica, la substanciación del procedimiento administrativo destinado a declarar la caducidad de la concesión, en atención a razones de bien público necesarias para el conveniente resguardo de la eficiencia y continuidad de la prestación de los servicios del Sistema de Transporte.

Para estos efectos, no serán contabilizadas las multas por incumplimiento de la puesta en marcha de los servicios.

Para los efectos de la substanciación del procedimiento administrativo asociado a la presente causal, la autoridad deberá ponderar las razones de bien público necesarias para el conveniente resguardo de la eficiencia y continuidad de la prestación de los servicios del Sistema de Transporte.

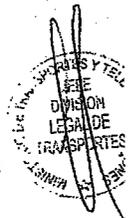
- c) No renovación, reemplazo o reconstitución, según corresponda, de la Garantía de Cumplimiento del Contrato;
- d) Ceder la Concesión sin autorización expresa del Ministerio o modificar el giro de la Sociedad Concesionaria con infracción de lo establecido en el presente instrumento;
- e) Abandono de la prestación de los servicios en cualquier momento del período de concesión. Para estos efectos se entenderá por abandono de la prestación de los servicios, a la inexistencia de frecuencia de cualquiera de los servicios de la Unidad de Negocio en los períodos punta en dos días hábiles consecutivos;
- f) Por haber incurrido en cinco ocasiones en las infracciones señaladas en la letra b) del número 6 del numeral I de la presente Cláusula;

El procedimiento para la aplicación de la sanción de caducidad prevista en este numeral se sujetará al mismo procedimiento establecido respecto del cobro de multas contractuales, señalado en la Cláusula siguiente del presente instrumento.

En caso de caducidad de la concesión, resultarán aplicables las disposiciones de la ley N° 20.223, sobre Administrador Provisional.

Con todo, el concesionario estará obligado a prestar los servicios de la Unidad de Negocio respectiva en los términos y durante un lapso prudencial que señale el Ministerio, contado desde la fecha en que quede firme la resolución que impone dicha sanción. Durante este período, el Concesionario tendrá derecho a percibir los ingresos

* Un año móvil corresponde a la suma de los 12 meses anteriores al mes de cálculo.



que correspondan por la prestación de sus servicios y descontados los montos que correspondan por concepto de aplicación de multas.

La caducidad de la concesión podrá dar lugar al cobro de la Garantía de Cumplimiento del Contrato establecida en la Cláusula 10 del presente instrumento. Esta Garantía no se hará efectiva en caso que el Concesionario dé cumplimiento a las obligaciones establecidas en el presente numeral. En tal caso, una vez acreditado el cumplimiento de dichas obligaciones, el Ministerio procederá a devolver la Garantía al concesionario. De ser necesario, el concesionario deberá renovar la mencionada Garantía, con una anticipación no inferior a 30 días antes de su vencimiento, bajo pena de hacer efectivas las Garantías que se encontraren vigentes.

Dentro del lapso de 18 meses contemplado por la ley N° 20.223, siguiente a la fecha en que quede firme la resolución que declara la caducidad de la concesión, el Ministerio procederá a efectuar una licitación pública de uso de vías para la prestación de los servicios de transporte asociados a la Unidad de Negocio correspondiente, en la cual el Concesionario acepta incorporar la totalidad de los activos de su propiedad asociados a la prestación de los servicios objeto del presente Contrato. Durante este período, podrá producirse la vacancia de la concesión, resultando procedente la contratación directa de un prestador de servicios.

Cláusula 25 Del Procedimiento de Aplicación de Sanciones

a) Procedimiento

El Ministerio, ante algún incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente instrumento, formulará cargos al concesionario, los cuales serán notificados personalmente o a través de carta certificada dirigida a su domicilio, entendiéndose por tal aquél que hubiere designado en los estatutos sociales vigentes, de acuerdo con los registros de que disponga el Ministerio.

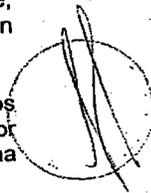
El concesionario tendrá un plazo de 5 días hábiles, contados desde su recepción, en caso de notificación personal, o desde el tercer día siguiente a su recepción según constancia de la oficina de Correos que corresponda, para presentar sus descargos, oportunidad en la cual podrá aportar todos los elementos probatorios que estime pertinentes. Sin perjuicio de lo anterior, dentro de los 10 días siguientes al vencimiento de este plazo, el concesionario podrá solicitar, fundadamente, la apertura de un término probatorio, a fin de aportar en él, las pruebas que no hubiere podido allegar en su oportunidad, en cuyo caso, de estimarlo pertinente, el Ministerio dará lugar a éste, abriendo un período de prueba de 10 días hábiles.

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

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

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

Tratándose de la aplicación de multas, resueltos los recursos, o transcurridos los plazos para su interposición, se notificará la sanción respectiva al Administrador Financiero a fin de que se haga efectiva. En el caso de multas aplicadas entre la fecha



de suscripción del presente instrumento y la fecha de puesta en marcha de los servicios, como asimismo aquéllas derivadas del incumplimiento de la puesta en marcha, la resolución respectiva se notificará directamente al concesionario y en ella se deberá indicar el plazo dentro del cual dichas multas deberán ser pagadas.

El procedimiento sancionatorio que se establece en el presente instrumento se aplicará sin perjuicio de aquellos que correspondan o procedan de acuerdo con la normativa vigente.

En lo no previsto en este literal, resultarán aplicables en forma supletoria las normas establecidas en la Ley 19.880.

b) Recursos

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

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

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

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

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

En lo no previsto en este literal, resultarán aplicables en forma supletoria las normas establecidas en la Ley 19.880.

TITULO VI. OTRAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Cláusula 26 OBLIGACIÓN DE INFORMAR AL MINISTERIO

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

Sin perjuicio de lo anterior, durante la vigencia de la concesión el Concesionario deberá proporcionar al Ministerio en los términos y plazos que se establecen en la presente Cláusula la información que se detalla a continuación.

I.- En un plazo no superior a treinta días contados desde la fecha de puesta en marcha de los servicios de la Unidad de Negocio, el concesionario deberá informar al Ministerio los nombres de los auditores externos de dicha sociedad y una copia legalizada del certificado que éstos se encuentran inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros. Dichos auditores, deberán acreditar tener una experiencia mínima

de tres años como auditores externos de por lo menos una sociedad sujeta a la fiscalización de la Superintendencia. En caso que el concesionario no comunique al Ministerio el nombre de los auditores externos dentro del plazo establecido hará incurrir al concesionario en la multa establecida en la Cláusula 24 del presente instrumento.

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

- a) Estados financieros de la Sociedad Concesionaria, presentados en el formato (FECU) y oportunidad exigidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. Este informe deberá ser entregado dentro del plazo de 5 días a contar de la entrega de los mismos en la Superintendencia de Valores y Seguros. En las notas de dichos estados se deberán señalar los ingresos de explotación, identificando las fuentes de estos ingresos.
- b) Estructura, organización, composición del directorio de la Sociedad Concesionaria. Además, deberá informar el nombramiento del equipo de trabajo, así como de los cambios en él producidos.
- c) Descripción anual de los servicios subcontratados, indicando nombre, RUT y domicilio del subcontratado. Tratándose de la subcontratación de servicios de transporte, la información deberá remitirse al Ministerio, a más tardar dentro de los 5 días hábiles siguientes al perfeccionamiento del contrato respectivo.
- d) Informe semestral, al 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, de los costos en que incurrió la Sociedad Concesionaria en la prestación de los Servicios de Transportes. El detalle del contenido de cada informe será comunicado por el Ministerio con 45 días de anticipación. El Ministerio podrá solicitar información de respaldo para verificar la efectividad de la información entregada.
- e) Informe semestral, al 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, con indicadores de gestión. El detalle del contenido que deberá tener cada informe será comunicado por el Ministerio con 30 días de anticipación. El Ministerio podrá solicitar información de respaldo para verificar la efectividad de la información entregada.
- f) Proporcionar información mensual de reclamos presentados por usuarios, identificando el usuario y contenido del reclamo, la fecha, la respuesta dada por el Concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros 15 días del mes siguiente al período informado.
- g) Cualquier otra información que el Ministerio requiera por escrito al Concesionario, para fiscalizar el adecuado cumplimiento del contrato durante su vigencia.
- h) Copia mensual actualizada del Registro de Accionistas.

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

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

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en el presente artículo, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas establecidas en la Cláusula 24 del presente instrumento.



II.- Por otra parte, el concesionario deberá informar al Ministerio los siguientes actos, en un plazo no superior a 10 días contados desde la fecha de ocurrencia de los mismos y mediante comunicación escrita ingresada a la oficina de partes de la Subsecretaría de Transportes:

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

En ningún caso, estos actos podrán significar incumplimiento a las disposiciones del presente instrumento, la infracción a la obligación de informar a que se refiere el párrafo precedente dará origen a la multa señalada en la Cláusula 24 del presente instrumento.

III.- El concesionario deberá contar con un equipo de trabajo que cumpla, al menos con los siguientes requerimientos:

- La estructura organizacional de la sociedad concesionaria deberá considerar para todo el período de concesión, al menos, un Gerente General, un Gerente Técnico Operacional y un Gerente de Finanzas. El Gerente Técnico Operacional deberá residir en la ciudad de Santiago.
- El Gerente General deberá estar nombrado a más tardar en la fecha de suscripción del respectivo contrato de concesión.
- Los nombramientos del Gerente General, Gerente Técnico Operacional y Gerente de Finanzas deberán ser informados al Ministerio dentro del plazo de 15 días desde el respectivo nombramiento. Cuando se produzcan cambios en estos nombramientos, el Ministerio deberá ser informado a más tardar el día siguiente de ocurridos dichos cambios.
- La persona que tenga el cargo de Gerente General actuará como representante de la Sociedad Concesionaria ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, siendo subrogado por el Gerente de Finanzas o Gerente Técnico Operacional, según corresponda. La Sociedad Concesionaria deberá contemplar que en todo momento, su representante se encuentre en Santiago de Chile.

El Ministerio informará, oportunamente, el Sistema de Reclamos y Sugerencias de los Usuarios conforme al cual deberán atenderse los requerimientos que planteen los usuarios de los servicios concesionados.

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

Cláusula 27 DE LA CESIÓN DE LA CONCESIÓN

El concesionario podrá transferir la concesión, previa autorización del Ministerio. Para estos efectos deberá presentar una solicitud al Ministerio, en la que se individualizará a la sociedad cesionaria acompañando los antecedentes necesarios para su evaluación. Dicha solicitud deberá también ser suscrita por los titulares de créditos de largo plazo conforme al último estado financiero presentado ante la Superintendencia de Valores y Seguros.

La sociedad cesionaria deberá cumplir con los mismos requisitos y condiciones exigidos en el presente instrumento y las Bases de Licitación de Vías 2003 en todo cuanto resulte aplicable.

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



En caso de que el informe sea favorable, la sociedad cesionaria, previo a la firma del respectivo contrato de concesión con el Ministerio, deberá acompañar copia autorizada del correspondiente contrato de cesión. Asimismo, deberá constituir a entera conformidad del Ministerio, una garantía de Cumplimiento del Contrato que cumpla con las mismas formalidades de constitución señaladas en la Cláusula 10 del presente instrumento. Sólo entonces, el Ministerio, en un plazo máximo que no podrá exceder de 60 días contados desde la fecha de la presentación de la respectiva solicitud, autorizará a través de Resolución la cesión de la concesión.

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

Cláusula 28 IRRENUNCIABILIDAD DE LA CONCESIÓN

El concesionario no podrá dar término anticipado al Contrato de Concesión de la Unidad de Negocio, excepto en los siguientes casos:

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

De producirse cualquiera de las situaciones descritas, el concesionario deberá informarlo al Ministerio mediante carta certificada, acompañando todos los antecedentes que así lo demuestren. Dicha carta deberá también ser suscrita por los titulares de créditos de largo plazo conforme al último estado financiero presentado ante la Superintendencia de Valores y Seguros, así como por los auditores de la Sociedad Concesionaria. Una vez recibida la referida carta, el Ministerio, en un plazo no superior a 60 días a contar de su presentación, verificará la efectividad de los hechos, para lo cual podrá solicitar todas las informaciones complementarias que estime pertinentes. El Ministerio sólo podrá rechazar la solicitud si no se verifica el cumplimiento de la o las causales invocadas, comprendidas en alguna de las dos situaciones detalladas en el inciso primero del presente artículo. En caso que el Ministerio acoja la solicitud, el Concesionario estará obligado a prestar los servicios de la Unidad de Negocio respectiva en los términos y durante un lapso prudencial que señale el Ministerio, período durante el cual el Concesionario tendrá derecho a percibir todos los ingresos que correspondan de acuerdo al presente instrumento, en los mismos términos señalados en las Cláusulas 19 y 21 del presente instrumento.

Cláusula 29 DEL COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO

Con el objeto de facilitar y promover la coordinación de los servicios prestados por los Concesionarios de las distintas Unidades de Negocio Troncales y Alimentadoras, por el Metro, así como con aquéllos prestados por los proveedores de Servicios Complementarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá, mediante decreto supremo, los requisitos y condiciones de funcionamiento del Comité.

Cláusula 30 SUSCRIPCIÓN DE CONTRATOS NECESARIOS PARA LA INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Dentro del plazo de 15 días posteriores a la suscripción del presente Contrato y como condición de operación de los servicios, el concesionario deberá suscribir los contratos que resulten necesarios para el funcionamiento del Administrador Financiero de Transantiago S.A. y del Sistema de Información y Atención a Usuarios de Transantiago, de acuerdo a las condiciones actualmente vigentes de dichos pactos para el resto de los operadores de la Licitación Transantiago 2003. Asimismo, deberá suscribir los demás pactos que permitan la correcta prestación de servicios.

El incumplimiento de las obligaciones señaladas en el presente artículo dará lugar a la sanción que corresponda, de conformidad con lo señalado en la Cláusula 24 del presente instrumento.

Cláusula 31 ALTERACIÓN EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El Concesionario deberá adoptar todas las medidas que garanticen la calidad, continuidad y cumplimiento en la prestación de los servicios de transportes de la Unidad de Negocio respectiva. En caso que el Concesionario no prestare el servicio en las condiciones establecidas en el presente Contrato, se aplicarán las multas indicadas en la Cláusula 24, o se procederá a la caducidad de la concesión prevista en el presente Contrato sin perjuicio del cobro de la Garantía de Cumplimiento del Contrato. Con todo, el Ministerio podrá, en caso de incumplimiento grave de las obligaciones del Concesionario, proceder al cobro de dicha caución o parte de ella, conforme se determine.

Cláusula 32 OBLIGACIÓN DE ENTERAR APOORTE A LA RESERVA TÉCNICA

El Concesionario, para totalizar el monto comprometido por el anterior concesionario de la Unidad de Negocio Alimentadora N°5, deberá efectuar los aportes a la reserva Técnica en forma quincenal a partir de la liquidación del 10 de Febrero de 2009, este pago corresponderá a 17 cuotas iguales y sucesivas de 1.078,32 UF, que se descontarán quincenalmente en cada fecha de pago desde la primera liquidación antes mencionada y hasta el 10 de octubre de 2009. A su vez, el 25 de octubre de 2009 corresponderá el pago de 7240,75 UF.

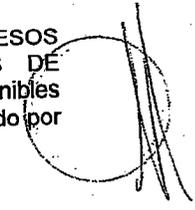
TITULO VII. DISPOSICIONES VARIAS

Cláusula 33 VARIOS

1. El presente instrumento se otorga en tres ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Concesionario, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.
2. Al Concesionario les son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y utilización de vías. Las alteraciones en las condiciones de operación de los servicios, dentro de los márgenes que autoriza el presente Contrato, no se considerarán como modificaciones al contrato.
3. Personerías: La personería de doña Adriana del Carmen Troncoso Lizana, y por don José Gabriel Martínez Muñoz, para actuar en representación de Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A., consta en Acta de Sesión de Directorio N° 1 de la referida sociedad, celebrada con fecha 26 de diciembre de 2008, reducida a escritura pública, de fecha 9 de enero de 2009, otorgada ante don Pablo Alberto González Caamaño Notario Público Titular de la Novena Notaría de Santiago, en tanto que la personería de don René Cortázar Sanz, consta en Decreto Supremo N° 363, de fecha 27 de marzo de 2007, del Ministerio del Interior.

Cláusula 1 TRANSITORIA

Se establece en forma transitoria respecto a la Cláusula 19 sobre "LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE", que el mecanismo de cálculo en caso de que los recursos disponibles para pago no sean suficientes para cancelar todas las obligaciones, será sustituido por el siguiente mecanismo:



En caso que los RDP señalados en la presente Contrato, sean inferiores a los necesarios para pagar la totalidad de los costos del sistema de transporte, se priorizará el pago de un porcentaje de los Pagos Esperados al Concesionario (PEC). Este último estará determinado por la multiplicación entre la Demanda Real, para el mes o período en que corresponda efectuar el pago y el Pago por Pasajero Transportado ajustado por lo mecanismo vigentes en el presente instrumento. El porcentaje señalado en este inciso será del 60%. En este mismo sentido, cuando los RDP sean inferiores a los necesarios para pagar la totalidad de los costos del sistema de transporte, pero suficientes para pagar la totalidad de los IMP, corresponderá en primer lugar pagar éstos últimos a cada Concesionario y, en caso de existir saldo positivo, éste será repartido entre los Concesionarios de acuerdo al valor que se adeudare a cada uno de ellos, en proporción a la deuda total existente con la totalidad de los Concesionarios en el período respectivo. Luego, los ingresos del concesionario serán:

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

Donde:

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

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

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

N : Número de Unidades de Negocio.

$Saldo^k$: saldo del período k

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

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

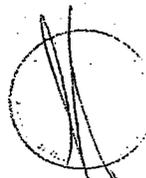
donde:

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

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

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

Del procedimiento antes descrito se obtendrá el valor de la prorrata a la que tienen decho el concesionario, esto mientras el valor encontrado sea menor al Pago del concesionario (PC), el que se calcula considerando la ponderación del ICP y los descuentos por ICR e ICF. Sin embargo, el Pago Efectivo que recibirá el concesionario por la prestación de los servicios de transporte, corresponderá al resultado de descontar del PC los montos que procedan por concepto de multas, aun cuando ello implique un pago inferior a los Ingresos Mínimos Preferentes antes señalados.



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

Respecto a la Cláusula 21 sobre "FECHAS DE PAGO", se considerará en forma transitoria que las transacciones con derecho a pago serán las correspondientes a los periodos del 5 al 21 del mes (las que serán pagadas los días 25), y del 22 del mes al 5 del mes siguiente (las que serán pagadas los días 10 del mes siguiente).

Lo establecido en la presente Cláusula será aplicable en tanto el Ministerio no informe al concesionario la aplicación de lo estipulado en las Cláusulas antes referidas, que resulta posible su aplicación en atención a que concurren condiciones que permitan el adecuado funcionamiento de ambas cláusulas.

ADRIANA DEL CARMEN TRONCOSO LIZANA	JOSÉ GABRIEL MARTÍNEZ MUÑOZ
Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A.	Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A.

RENÉ CORTÁZAR SANZ
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Anexo I

Sobre Índice de cumplimiento del Programa de Operación

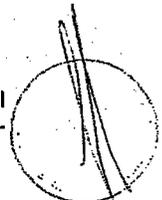
- Fórmula I.1: Índice de Cumplimiento de Plazas-Horas

$$ICPH_t \equiv \frac{\sum_{i,j}^{Horario} ICPH_{i,j} * PH_{plan\ op\ i,t}}{\sum_{i,j}^{Horario} PH_{plan\ op\ i,t}} \quad [I-1]$$

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

Donde:

- PH_{i,t}: Número de plazas-kilómetro-horas entregadas en la media hora i en el periodo de pago t (correspondiente a buses. Sólo se consideran las plazas-



kilómetro-horas entregadas en los horarios y con el número de plazas establecidas en el programa operativo durante el periodo de pago t.

- $PH_{plan\ op, i, t}$: Número de plazas-kilómetro-horas establecidas para la media-hora i en el horario respectivo en el Programa operativo vigente para el periodo t.
- Horario: Son todos los periodos de medias-horas i (48 medias-horas al día), durante todos los días del periodo de pago t.
- Para que un bus se considere operando, deberá cumplir las siguientes condiciones:
 - Existencia de al menos 10 señales en el intervalo de media hora en un inicio. Estos valores podrán variar según mejore la tecnología y disminuya el tamaño de los intervalos en que se divide el día.
 - 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 ≥ 2 km/hora.

El espíritu de las condiciones es verificar que el bus haya estado prestando el servicio sentido completo, por lo que en la medida que la tecnología lo permita se podrán incorporar otros medios de verificación.

- Para el cálculo de las plazas-kilómetro-hora se considerarán los buses que hayan prestado la totalidad del servicio sentido. Adicionalmente, el Ministerio establecerá a través de un oficio aquellos casos en que también se aceptarán, de forma excepcional, buses que hayan prestado parte de un servicio sentido establecido en su programa de operación o **servicios especiales** solicitados por el Ministerio.
- La cantidad de plazas se asocia al bus individual que está circulando, según su patente.

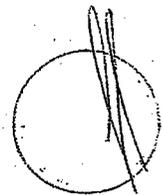
Para la determinación de las Plazas-Kilómetro-Hora, se podrá considerar además, para demostrar la operación de buses que efectivamente hayan operado, la información generada por el equipamiento embarcado en buses, la existencia de validaciones; GPS defectuoso, con aviso al AFT; atendido o con reporte de no atendido; bus con solicitud de instalación de GPS no atendido en 72 horas. Todo lo cual será sin perjuicio de la adopción por parte del Ministerio de las medidas pertinentes, contempladas en el Contrato AFT.

A partir del **sexto mes** contados desde la puesta en marcha de los servicios el operador deberá entregar en forma regular, con no más de 3 días hábiles de desfase, las horas de salida y llegada a los cabezales de cada servicio, identificando las **PPU** correspondientes. Esta información podrá ser utilizada para corregir posibles desviaciones en las Plazas Hora del Plan operacional. La información que entregue el operador estará sujeta a revisión, tanto en las horas, así como si el bus estuvo en operación en el servicio que se señala. En caso de que la información se retrase o se encontraran inconsistencia en la misma, se procederá a la aplicación de las **multas** del presente contrato.

- **Fórmula I.2:**

Índice de Cumplimiento de la Regularidad.

$$CV_{j,p}^i = \sqrt{\frac{\sum_{l^{obs.} \in L_{j,p,t}} (I_{j,p,t}^{obs.} - I_{j,p,t}^{prom.})^2}{(I_{j,p,t}^{prom.})^2}} \cdot \frac{1}{(|L_{j,p,t}|) - 1}$$



$$I_{j,p,t}^{prom.} = \frac{\sum I_i^{obs.}}{|L_{j,p,t}|}$$

Donde

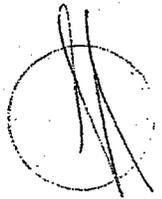
- $CV_{j,p}^t$: Índice que mide la variación del servicio sentido j , en el período tipo p dentro del período de pago t
- j : Servicio sentido perteneciente al conjunto de servicios J servidos por la unidad.
- p : Período perteneciente a los períodos en que se descompone el día por tipo.
- t : Período de pago a considerar.
- $L_{j,p,t}$: Conjunto de todas las observaciones (Intervalos) realizadas para un servicio sentido j en el período tipo p dentro del período de pago t .
- $I_i^{obs.}$: Elemento del conjunto $L_{j,p,t}$.
- $I_{j,p,t}^{prom.}$: Promedio de las observaciones de intervalos para un servicio sentido j en el período tipo p dentro del período de pago t , en minutos.
- $|L_{j,p,t}|$: Número de observaciones del servicio sentido j en el período tipo p dentro del período de pago t

Para el caso de servicios sentido nocturnos o servicios que en un período- tipo de día tengan una frecuencia de menos de 5 buses/hora se podrá aplicar la siguiente metodología para incorporarlas en el cálculo:

- Se tomará una muestra de horarios de pasada en algunos puntos por servicio, para lo cual se informará un itinerario ad-hoc. Estos lugares serán definidos por el Ministerio e informados al Concesionario y corresponderán a paraderos respecto de los que se definieron horarios de pasada en el Programa de de Operación respectivo.
- La diferencia entre el intervalo observado con el intervalo programado se sustituirá por la diferencia entre la hora de pasada y la programada (en minutos), multiplicada por 10 en caso de que la hora de pasada sea inferior a la programada (es decir, el bus esté adelantado) y por 1 en caso contrario (es decir, el bus está atrasado), siendo estas observaciones consideradas por separado (es decir cada punto por separado), por otra parte el intervalo promedio que divide a la diferencia antes señalada se sustituirá por el intervalo programado. Para fines de mantener la coordinación de diferentes líneas en puntos de transbordo, el Ministerio, a través del Centro de Monitoreo de Buses de Transantiago, podrá solicitar y autorizar un retraso de hasta 5 minutos con respecto al horario programado para un bus en un servicio sentido, el cual no será contabilizado como atraso para efectos de cálculo del ICR. Esta autorización de retraso regirá solamente para el programa de operación del bus correspondiente a partir del paradero señalado y hasta el final del servicio sentido.

Luego,

$$ICR_{j,p,t}^t \equiv \begin{cases} 1 & \text{si } CV_{j,p}^t \leq 0,4 \cdot F_{j,p}^t \\ 1 - \frac{(CV_{j,p}^t - 0,4 \cdot F_{j,p}^t)}{(G_{j,p}^t - 0,4 \cdot F_{j,p}^t)} & \text{si } 0,4 \cdot F_{j,p}^t < CV_{j,p}^t \leq G_{j,p}^t \\ 0 & \text{si } CV_{j,p}^t > G_{j,p}^t \end{cases}$$



$$F'_{j,p} \equiv \begin{cases} 1,1 & \text{Si } v'_{j,p} \leq v_1 \\ 1 & \text{Si } v_1 < v'_{j,p} \leq v_2 \\ 0,8 & \text{Si } v'_{j,p} > v_2 \end{cases}$$

$$G'_{j,p} \equiv \begin{cases} 1,5 & \text{Si } v'_{j,p} \leq v_1 \\ 1 & \text{Si } v_1 < v'_{j,p} \leq v_2 \\ 0,8 & \text{Si } v'_{j,p} > v_2 \end{cases}$$

Donde $v'_{j,p}$ es la velocidad promedio del servicio sentido j para el período p , en el programa de operación vigente en el período t (en caso de que en el período de pago exista un cambio de programas de operación, se tomará un promedio ponderado por días). Los valores de v_1 y v_2 , al igual que los valores que toman las funciones F y G en relación a las variables anteriores podrán ser modificados por el Ministerio de acuerdo a parámetros y procedimientos de cálculo que para el efecto se establezcan. En el período que media entre la aplicación de esta modificación y la determinación antes aludida, el valor de F será 1 y el de G será 1,5 para cualquier valor de la velocidad.

Luego se define:

$$ICR'_j = \sum_{p \in P} \frac{\theta'_{j,p}}{\sum_{p \in P} \theta'_{j,p}} \cdot (ICR'_{j,p})$$

Donde

$$\theta'_{j,p} \equiv \begin{cases} 6 \cdot N'_p & \text{si } f_{j,p} < 5 \\ 3 \cdot N'_p & \text{si } 5 \leq f_{j,p} \leq 12 \\ 1 \cdot N'_p & \text{si } f_{j,p} > 12 \end{cases}$$

$$ICR_t = \frac{\sum_{j \in J} ICR'_j}{|J|} \quad [1-2]$$

Donde:

- N'_p : Número de horas del período p en período de pago t , en el caso de los períodos nocturnos el valor será dividido por 2, y en el caso de los fines de semana o festivos será multiplicado por dos.
- $f_{j,p}$: Frecuencia del servicio sentido j , en el período p según POI.
- P : Conjunto de todos los períodos-tipo de día.
- J : Conjunto de todos los servicios sentido.
- $\theta'_{j,p}$: Ponderador asociado al servicio sentido j para el período p , en el período del pago t . En caso de que en el período de pago exista un cambio de POI, se tomará un promedio ponderado por días para calcular la frecuencia.

Las muestras 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 sean atribuibles al operador y que generen un incumplimiento por parte de este.

-Fórmula 1.3: Cálculo del índice de cumplimiento de programa (ICP)

Transitoria, para el período inicial:

- a) El período que media entre la aplicación del sistema para cumplir regularidad aludido en el presente contrato y 90 días después de que se encuentre plenamente operativas las funcionalidades de gestión de flota.

$$ICP_t \equiv \beta * ICPH_t + E_t \quad [1.3.a]$$

$$\beta = 0,95$$



Con

$$E_t = \sum_{j \in J} \sum_{p \in P} \left(\frac{\alpha_{j,p} \theta_{j,p}^t}{|J| \sum_{p \in P} \theta_{j,p}^t} \cdot (X_{j,p}^t) \right)$$

$$X_{j,p}^t = \begin{cases} ICPH_t & \text{Si } ICPH_t \geq \frac{7}{5} \cdot ICR_{j,p}^t \\ ICR_{j,p}^t & \text{Si } ICPH_t < \frac{7}{5} \cdot ICR_{j,p}^t \end{cases} ; \alpha_{j,p} = \begin{cases} 0,05 & \text{Si } ICPH_t \geq \frac{7}{5} \cdot ICR_{j,p}^t \\ 0,07 & \text{Si } ICPH_t < \frac{7}{5} \cdot ICR_{j,p}^t \end{cases}$$

b) Permanente, 90 días después de que se encuentre plenamente operativas las funcionalidades de gestión de flota

$$ICP_t = \beta * ICPH_t + (1 - \beta) * ICR_t$$

$$\beta = 0,95 \quad 90 \text{ días después de Gestión Flota disponible} \quad [1.3.b]$$

Donde

- Q_t : Pasajero transportado en el período de pago t .
- PPT_t : Pago por pasajero transportado en el período de pago t .
- $ICPH_t$: Índice de Cumplimiento de Plazas-Horas en el período de pago t .
- ICR_t : Índice de Cumplimiento de la Regularidad en el período de pago t .
- ICP_t : Índice de Cumplimiento Ponderado en el período de pago t .

- Fórmula I.4: Índices de Cumplimiento de Frecuencia y Regularidad por servicio

Formula I.4.a : Índice de Cumplimiento de Frecuencia (ICF)

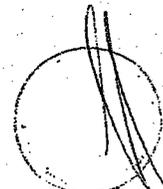
$$ICF_{j,p} = \frac{S_{j,p}}{f_{j,p} * \Delta t_p} \quad [1.4.a]$$

Donde:

- j : Servicio sentido perteneciente al conjunto de servicios sentidos J servidos por la unidad.
- p : Período perteneciente a los períodos en que se descompone el día por tipo.
- $S_{j,p}$: Conjunto de todas las salidas operativas observadas en el servicio sentido j durante todas las horas en el período p .
- $f_{j,p}$: Frecuencia definida por Programa de Operación para el servicio sentido j en el período tipo p medida como buses por hora.
- Δt_p : Duración del período tipo p en horas.

Formula I.4.b : Índice de Cumplimiento de Regularidad (ICR)

$$ICR_{j,p} = \begin{cases} 1 & \text{si } CV_{j,p} \leq 0,4 \cdot F_{j,p} \\ 1 - \frac{(CV_{j,p} - 0,4 \cdot F_{j,p})}{(G_{j,p} - 0,4 \cdot F_{j,p})} & \text{si } 0,4 \cdot F_{j,p} < CV_{j,p} \leq G_{j,p} \\ 0 & \text{si } CV_{j,p} > G_{j,p} \end{cases} \quad [1.4.b]$$



$$F_{j,p} \equiv \begin{cases} 1,1 & \text{Si } v_{j,p} \leq v_1 \\ 1 & \text{Si } v_1 < v_{j,p} \leq v_2 \\ 0,8 & \text{Si } v_{j,p} > v_2 \end{cases}$$

$$G_{j,p} \equiv \begin{cases} 1,5 & \text{Si } v_{j,p} \leq v_1 \\ 1 & \text{Si } v_1 < v_{j,p} \leq v_2 \\ 0,8 & \text{Si } v_{j,p} > v_2 \end{cases}$$

Donde $v_{j,p}$ es la velocidad promedio del servicio sentido j para el período p , en el programa de operación. Los valores de v_1 y v_2 , al igual que los valores que toman las funciones F y G en relación a las variables anteriores podrán ser modificados por el Ministerio de acuerdo a parámetros y procedimientos de cálculo que para el efecto se establezcan.

Mientras no se modifiquen, el valor de F será 1 y el de G será 1,5 para cualquier valor de la velocidad.

Asimismo,

$$CV_{j,p} = \sqrt{\frac{\sum_{I_i^{obs} \in L_{j,p}} (I_i^{obs} - I_{j,p}^{prom.})^2}{(I_{j,p}^{prom.})^2}}{\frac{|L_{j,p}|}{|L_{j,p}|} - 1}}$$

$$I_{j,p}^{prom.} = \frac{\sum_{I_i^{obs} \in L_{j,p}} I_i^{obs.}}{|L_{j,p}|}$$

Donde

- $CV_{j,p}$: Índice que mide la variación del servicio sentido j , en el período tipo p .
- j : Servicio sentido perteneciente al conjunto de servicios J servidos por la unidad.
- p : Período perteneciente a los períodos en que se descompone el día por tipo.
- $L_{j,p}$: Conjunto de todas las observaciones (Intervalos) realizadas para un servicio sentido j en el período tipo p .
- $I_i^{obs.}$: Elemento del conjunto $L_{j,p}$.
- $I_{j,p}^{prom.}$: Promedio de las observaciones de intervalos para un servicio sentido j en el período tipo p .
- $|L_{j,p}|$: Número de observaciones del servicio sentido j en el período tipo p .

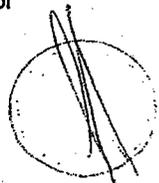
- Fórmula I.5: Cálculo de la liquidación quincenal

$$Liquidación_t = \phi_R^t + (\mu^t + (PPT_0 \cdot MAC_t^i * q_t)) * ICP_t - Descuentos_t \quad [1.5]$$

Donde

- ϕ_R^t : Cuota de renovación del mes t definida en el punto I.6
- μ^t : Cuota de modificación definida en el punto I.6
- q_t : Validaciones con derecho a pago correspondiente a la liquidación t .
- $Descuentos_t$: Son los descuentos a los que se hacen mención en la Cláusula 21 por ICF e ICR.

- Fórmula I.6: Ajuste de la cuota fija.



La cuota fija tendrá dos componentes, la primera será la "cuota de renovación" que está definida mas adelante, se reajustara de acuerdo a la variación mensual del dólar promedio, informado por el Banco Central

$$\phi_R^t = \phi_R^0 \cdot Var_dol_t$$

Donde,

ϕ_R^t : Cuota de renovación quincenal del mes t .

ϕ_R^0 : Cuota de renovación Base.

Var_dol_t : Razón entre el valor promedio del dólar del mes $t-1$, informado por el Banco Central y el valor promedio del dólar de Noviembre del 2008 (informado por el Banco Central).

Esta cuota será pagadera durante las 240 quincenas consecutivas, posteriormente a ellos, el valor de esta cuota será cero.

Por otro lado la segunda componente será la "cuota de modificación" se calculará como:

$$\mu^t = \psi_B^0 \cdot MAPK_t \cdot \frac{f_t}{f_{Base}} \cdot MAC_t^i + \sum_{j=0}^t C_j \cdot \frac{f_t}{f_j} \cdot \frac{MAC_t}{MAC_j}$$

Donde

ψ_B^0 : Corresponde al pago fijo de modificación solicitada por el concesionario.

$MAPK_t$: Factor de ajuste para el mes t producto de variaciones del Plan Básico de Operación en Plazas y Kilómetros, definido mas adelante.

MAC_t^i : Factor de ajuste para el mes de pago t producto del vector de indexación de costos para el concesionario firmante i .

f_t : Factor de ajuste estacional del mes t , los valores son presentados en la tabla 1 del presente anexo.

f_{Base} : Factor de ajuste estacional del mes de Diciembre.

C_j : Valor de la compensación calculada en el mes j producto de la superposición de un recorrido Troncal.

De esta forma el pago devengado (es decir antes de aplicar ICP y descuentos) para una liquidación será:

$$Pago_t = \phi_R^t + \mu^t + (PPT_0 \cdot MAC_t^i \cdot q_t)$$

Tabla N°1: Factor de Ajuste estacional por mes.

Mes	f_t
Septiembre	8,34055743364431%
Octubre	9,69546896601557%
Noviembre	8,66857333117103%
Diciembre	8,73457440495676%
Enero	7,07009402815055%
Febrero	5,23257850855611%
Marzo	8,37142138991876%
Abril	9,02874137183640%
Mayo	8,83947204089271%
Junio	8,54292624273103%
Julio	8,91074089357475%
Agosto	8,56485138855200%

Se señala que para los efectos de cálculos se tienen los siguientes valores:

$$\phi_R^0 = 122.751.752$$

$$\psi_B^0 = 539.296.723$$

Con el fin de reconocer las modificaciones en la Oferta de Plazas, así como las eventuales variaciones en los Kilómetros del Programa Básico de Operación, se aplicara 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 concesionario definido en este Contrato.

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 considerara la capacidad de ese Programa Básico de Operación.

d_t^{PBO} : Son los Kilómetro del Plan Básico de Operación vigente el mes anterior a t (la forma de cálculo está definida en el punto 1.6.1).

d_0^{PBO} : Son los Kilómetro 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 el punto 1.6.1).

α : Toma un valor de 0,4.

β : Toma un valor de 0,6

Se señala que para los efectos de cálculos se tienen los siguientes valores:

$$K_0 = 16.179$$

$$d_0^{PBO} = 1.808.951$$

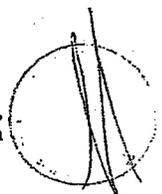
1.6.1. Cálculo de Kilómetros y Buses asociados al Programa o Plan de un mes.

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 generar kilómetros por tipo de día, esto permite 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:

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.



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

- Donde,
- Km_t : Kilómetros asociados al mes t 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 tienen que una fracción de este se opera bajo un programa de operación (PO1), y el resto del mes con un segundo tipo (PO2), entonces se aplicara la siguiente formulación:

$$\frac{(21 \cdot Km_{Lab.PO1} + 4 \cdot Km_{Sab.PO1} + 5 \cdot Km_{Dom.PO1})}{f_{PO1}} \cdot P_{PO1} + \frac{(21 \cdot Km_{Lab.PO2} + 4 \cdot Km_{Sab.PO2} + 5 \cdot Km_{Dom.PO2})}{f_{PO2}} \cdot P_{PO2} = Km_t$$

- Donde,
- Km_t : Kilómetros asociados al mes t 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 $i=1,2$)

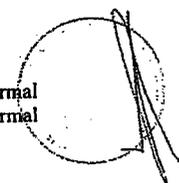
La operación anterior es análoga en caso de existir más de un Programa de operación en un mes, es decir se calcularán los Km. asociados al Programa de operación, se ajustara con los factores según sea normal o estival, y se tomara un promedio ponderado por los días que opera.

Por otro lado el Número de buses asociado al mes será el del último Programa de Operación (PBO o POI) vigente de temporada normal. En caso de existir más de un Programa de Operación el número de buses será un el 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, se deben 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.

Anexo II

² En este caso el Programa de operación Estival no podrá tener mas 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.



Mecanismo Inicial Transitorio para determinar la variación de validaciones en Cambios de Recorridos o Nuevos Recorridos

Para el cálculo inicial de variación de Validaciones inducidas por cambios de recorridos o la introducción de nuevos recorridos por parte de Troncales en una zona Alimentadora en el mes t , el MTT usará el siguiente modelo.

1. Se determinarán quienes son los operadores Alimentadores directamente afectados por el nuevo recorrido o la modificación de recorrido. Estos operadores solo podrán pertenecer a las zonas de concesión físicamente afectadas por el nuevo recorrido área (Alimentadora).
2. A los operadores directamente afectados se les determinará la cantidad de kilómetros afectados por el nuevo recorrido (los kilómetros en que existe superposición) como proporción de su cantidad total de kilómetros comerciales (calculados previamente al nuevo recorrido). Esta proporción se aplicará sobre el total de validaciones promedio de los últimos dos meses de temporada normal (considerando la corrección provocada por la estacionalidad), en caso de que $t+1$ sea Enero o Febrero se tomara Marzo. De esta forma se tiene que:

$$X_{t+1} = \frac{\left(\frac{f_{t+1} \cdot Q_{t-1}}{f_{t-1} \cdot d_{t-1}} + \frac{f_{t+1} \cdot Q_{t-2}}{f_{t-2} \cdot d_{t-2}} \right)}{2} \cdot \Delta d \cdot \left(1 - \frac{K_{s0}}{K_{s1}} \right)$$

Donde,

X_{t+1} : Variación de validaciones para el mes $t+1$.

Q_t : Demanda Real del Mes t .

d_t : Kilómetros asociados al POI del mes t .

f_t : Factor de estacionalidad del mes t , contenidos en la Tabla N°1 del presente anexo.

Δd : Variación de Kilómetros producto de la modificación del recorrido Troncal en el tramo que se superpone al Alimentador. La forma de cálculo es análoga a los kilómetros asociados a un mes.

K_{s1} : Capacidad en plazas horas del tramo en que se superponen servicios, este considera la capacidad de todos los servicios (en el período más cargado) después de la modificación. En caso de que la superposición no sea homogénea, es decir cuando se superponen mas de dos nuevos servicios de longitudes distintas, se considerara un promedio ponderado por tramo superpuesto.

K_{s0} : Capacidad en plazas horas del tramo en que se superponen servicios, este considera la capacidad de todos los servicios (en el período más cargado) antes de la modificación.

Tabla N° 1: Factor de estacionalidad

Mes	f_t
Septiembre	8,340557434
Octubre	9,695468966
Noviembre	8,668573331
Diciembre	8,734574405
Enero	7,070094028
Febrero	5,232578509
Marzo	8,37142139
Abril	9,028741372
Mayo	8,839472041

Junio	8,542926243
Julio	8,910740894
Agosto	8,564851389

1. El valor obtenido para X_{t+1} será multiplicado por el *PPT* del mes dividido por 2 y sumado a cuota de Modificación. Con ello el valor a sumar queda:

$$C_{t+1} = \frac{PPT_{t+1} \cdot X_{t+1}}{2}$$

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO

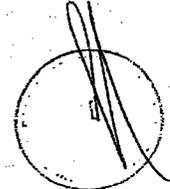
RC

RENÉ CORTÁZAR SANZ
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



RET/MRB/PTS/MCB/PBL

Ssd. 1543



NS



ACTA DE NOTIFICACIÓN

Santiago, 12 de febrero de 2009

Siendo las 12⁰⁰ horas, en mi domicilio de calle Miraflores 383, piso 19, de la comuna de Santiago; he sido notificado de la resolución exenta N° 04 de fecha 14 de enero de 2009, de la Subsecretaría de Transportes, recibiendo en este acto copia de la misma.

Nombre
Rut
Fecha



RECIBIDO
Administrador Financiero Transantiago
RUT: 90.697.320-0
Miraflores 383 Piso 19 - Santiago
Olivia Miranda S.
RUT: 7.812.177-7

Firma y Timbre



ACTA DE NOTIFICACIÓN

Santiago, 12 de febrero de 2009

Siendo las 12:16 horas, en mi domicilio de Vecinal 2490, de la comuna de Pedro Aguirre Cerda; he sido notificado, en representación de Sociedad de Transportes Las Araucarias S.A., de la resolución exenta N° 04 de 14 de enero de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, recibiendo en este acto copia de la misma.

Nombre

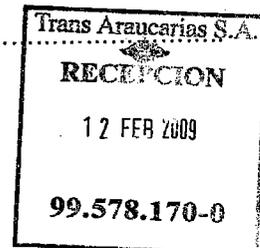
Paola Santibañez C.

Rut

11.647.531-6

Fecha

12/02/2009



PAOLASANTIBANEZ

Firma y Timbre