

**TERMINOS Y CONDICIONES DE LA RELACION DE LARGO PLAZO
ENTRE
METRO S.A. Y TRANSANTIAGO
JUNIO DE 2004**

I. INTEGRACION DE METRO S.A. A TRANSANTIAGO

1. Se suscribirá un convenio de largo plazo, 16 años, para la prestación de servicios de transporte de pasajeros en el ferrocarril metropolitano, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, MTT, y Metro S.A, sujeto a la aprobación del Directorio de Metro S.A. y de una Junta Extraordinaria de Accionistas citada especialmente al efecto.
2. En este convenio se considerará que Metro S.A. prestará servicios de transporte de pasajeros en su red, en la cantidad y oportunidad que se señala en el anexo, para un mínimo de 550 millones de pasajeros anuales, a partir del 31 de agosto de 2006, para lo cual se considerará la Red que se encuentre operativa en dicha fecha.
3. La suscripción del convenio y el cumplimiento de esta oferta de transporte, permitirá al MTT licitar vías para el transporte público de superficie y diseñar servicios y fijar condiciones de operación de carácter complementario a la oferta de transporte de Metro S.A.
4. Por los puntos 2 y 3 anteriores, Metro se compromete a entregar una oferta de servicios de transporte para un mínimo de 550 millones de pasajeros anuales y el MTT a diseñar un conjunto de servicios de transportes de superficie y de condiciones de operación que permitan generar la correspondiente demanda para dicha oferta de transporte.
5. Metro S.A. se remunerará por pasajero transportado y el valor a percibir será de \$192, base abril de 2004.¹

¹ Este monto corresponde a la tarifa definida por Invertec en un estudio realizado para determinar la anualidad de costo medio de largo plazo (ACML) y permite considerando un volumen de pasajeros de 717 Millones anuales, recaudar US\$230,1 Millones. Monto que corresponde a la ACML, sin considerar los costos de recaudación que ascienden a US\$14,6 Millones (Totalizando US\$245 Millones Anuales como Costo Total de Metro). La alternativa planteada permite que Metro aún transportando 550 Millones de pasajeros anuales, cubra anualmente su costo medio de largo plazo, excluyendo solamente la anualidad para reposición de material rodante, y en la medida que aumente la cantidad de pasajeros que transporta, se beneficie de la integración a Transantiago y pueda generar excedentes para la reposición de trenes que debe realizar el año 2018.

6. La remuneración que se pagará a Metro S.A por la oferta de servicios de transporte, será revisada cada 5 años de acuerdo a parámetros preestablecidos a la firma del convenio, tales como comportamiento real de la afluencia de Metro y resultado operacional efectivo.
7. Metro S.A. será tratado por Transantiago como una empresa privada sin someterlo a revisiones adicionales a las que ya tiene establecidos con el Sistema de Empresas Públicas, SEP, y el Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de las verificaciones que deba realizar en su rol de fiscalización del convenio de prestación de servicios de transporte, considerándolo para tal efecto como un operador más de servicios de transportes.
8. La tarifa a cobrar a público por los servicios de transporte que preste Metro será integrada y calculada por el MTT directamente o a través de Transantiago. El esquema tarifario utilizado será el que establezcan las Bases de Licitación de Vías 2003. Este esquema considera un ajuste mensual de tarifas, según los polinomios respectivos de indexación de pago a operadores. Adicionalmente incluirá un reajuste de estos pagos con el objeto de compensar parcialmente, eventuales diferencias de demanda real versus la demanda referencial, con un eventual efecto en la tarifa a usuarios si se produce descalce entre ingresos y costos totales del sistema.
9. Los ingresos resultantes de actividades distintas al transporte de pasajeros (por ejemplo, la venta y el arriendo de espacios publicitarios y comerciales) serán de libre disposición de Metro S.A., siempre que la realización de dichas actividades comerciales anexas no derive en un deterioro de la calidad del servicio prestado a los usuarios.
10. Metro S.A. recaudará la tarifa que señale el MTT, a través de las Bases de Licitación de Vías 2003, por medio de la venta y recarga de Multivía y se pagará de los servicios prestados semanalmente. Para ello retendrá el producto resultante de multiplicar el número de pasajeros transportados según los registros de sus validadores por el valor señalado en el punto 5, girando la diferencia a quien le indique el MTT (AFT). En caso que la recaudación de Metro S.A. sea inferior a los viajes realizados, el AFT deberá girar dicha diferencia a Metro S.A. Deberán existir garantías recíprocas entre Metro S.A. y el AFT para asegurar la realización de los referidos traspasos.

II. TRASPASO Y USO DE MULTIVÍA COMO MEDIO DE ACCESO

1. La Consultora Invertec determinó que los costos en que incurrió Metro S.A. para el desarrollo y operación de la tarjeta Multivía, a petición expresa del Ministerio de Transporte, y los que deberá incurrir hasta el traspaso de ésta, ascienden a la suma de US\$ 13,77 millones.
2. Los activos asociados a Multivía serán transferidos a quien resulte adjudicatario de la Licitación a que llame el MTT para la administración financiera de los recursos del sistema de transporte. Será condición de dicha licitación que el adjudicatario pague la suma señalada en el punto 1 a Metro S.A. a la fecha de la firma del contrato respectivo. Al término del plazo de la licitación, el adjudicatario se obliga a transferirla al nuevo operador.
3. El traspaso de la operación de Multivía al Administrador Financiero (AFT), se produce el día 1 de mayo de 2006. Hasta ese momento sigue siendo operado por Metro S.A. quien liquida y paga los servicios de transporte que correspondan a Metrobus. Desde el 1 de Mayo hasta el 31 de agosto de 2006 la operatoria será conjunta entre Metro S.A. y el AFT. A partir del 31 de agosto de 2006 fecha de la partida integrada del sistema la operatoria de Multivía será responsabilidad exclusiva del AFT y será fiscalizada por Transantiago.
4. La responsabilidad del escalamiento de Multivía (homologación y certificación de software, equipos y tarjetas) será del AFT a partir del momento en que firme el respectivo contrato de adjudicación, lo que ocurrirá durante 2004.
5. La emisión de Multivía, servicios de post venta y de atención a clientes estarán comprendidos dentro de las obligaciones del AFT, y serán de su responsabilidad incluso dentro de la red de Metro S.A. Esto se refiere sólo al medio de acceso y no libera a Metro S.A. de otras oficinas de atención a clientes por otros aspectos del servicio.
6. Metro S.A. administrará los canales de distribución y recarga de Multivía dentro de la red de Metro y en el entorno de 50 metros de cada acceso a sus estaciones, espacio dentro del cual podrá desarrollar nuevos canales a largo plazo.
7. Los canales de distribución y recarga del sistema de control de acceso, fuera de la red de Metro S.A., son responsabilidad del AFT.
8. El AFT pagará anualmente US\$14,6 Millones en base abril de 2004², por las transacciones de venta o recarga de Multivía que se realice en su red. Este valor se reajustará anualmente por IPC. Este pago cubre todos los costos asociados a la recaudación tarifaria que realice Metro S.A. para sí y para el resto del sistema.

² Correspondientes a los costos de recaudación, los que sumados a los ingresos por tarifa (US\$ 230,1 Millones) totalizan la recaudación necesaria para cubrir el costo total anual de metro, el cual asciende a US\$ 245 Millones

III. AMPLIACION DEL CONTRATO ENTRE METRO S.A. Y SIEMENS

1. Los servicios de clearing para la operación del medio de acceso al transporte público Multivía, que Metro S.A. contrató con la empresa Siemens, desde un inicio fueron diseñados para que pudieran procesar el conjunto de las transacciones del plan Transantiago.
2. La operación de los servicios considerados, y la vigencia del contrato entre Metro y Siemens que los ampara, permanecerán hasta el día en que se inicie la operación de Transantiago. En ese momento se finiquitará la relación contractual entre ambos.
3. Transantiago ha negociado con Siemens las condiciones para la integración de sus servicios en Transantiago a través del AFT. No considera indemnizaciones a pagar por Metro S.A., pero no lo libera de las actuales condiciones en caso de no concretarse Transantiago.