



Aprueba addendum al Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses suscrito con la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A.

RESOLUCIÓN N° 42

Santiago, 04 de noviembre de 2020.

**República de Chile
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes**

JCGC/JLDC/XBM/AAR/FSH/DPB/ECH/AAS/ADS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
- 6 NOV 2020
RECIBIDO

CONTRALORÍA GENERAL TOMA DE RAZÓN		
RECEPCIÓN		
DEPART. JURÍDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB-DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O.P., U. Y T.		
SUB DEPTO. MUNICIP.		
REFRENDACIÓN		

VISTOS: La Ley N° 18.696; los Decretos con Fuerza de Ley N° 343, de 1953, y N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N° 557; la Ley N° 18.059; el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; la Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, que aprobó el Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses suscrito con la empresa Su-Bus Chile S.A., en adelante "el Contrato de Concesión"; las modificaciones al citado Contrato de Concesión y sus adenda; la Carta G.G. N° 141, de fecha 27 de diciembre de 2019, de Su-Bus Chile S.A.; el Oficio N° 541, de 12 de febrero de 2020, del Administrador de Contrato; la Carta G.G. 14/2020, de 23 de febrero de 2020, de Su-Bus Chile S.A.; la Carta de 20 de febrero de 2020, de Su-Bus Chile S.A.; la Carta de 23 de marzo de 2020, de Su-Bus Chile S.A.; las Resoluciones N° 7 y N° 8, de 2019, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1. Que, para velar por la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros, el Contrato de Concesión aprobado por la Resolución N° 246, que se individualiza en el Visto, contempla en su cláusula 5.5 las denominadas *Instancias de Revisión*, las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado. La regla general es que las instancias de revisión se efectúen cada 24 meses (revisiones programadas), pero también el Contrato permite que excepcionalmente éstas se lleven a cabo en una oportunidad diferente (revisiones excepcionales).

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andrés Bermúdez Soto

Contralor General

08.15.9/2020



DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS
CONCEPTOS Y CONCESIONES
OFICINA DE PARTES
DIPRES
06.11.2020 11:18
MINISTERIO DE HACIENDA

2. Que el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A, solicitó a través de su Carta G.G. N° 141, de fecha 27 de diciembre de 2019, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente al año 2020. Junto con ello, y tal como lo prescribe la cláusula 5.5.4 del Contrato de Concesión, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales.
3. Que, mediante Oficio N° 541, de 12 de febrero de 2020, del Administrador de Contrato, se informó al Concesionario que se acogió la solicitud de revisión programada, y se le informó que la fecha de inicio de dicha revisión sería el día 1° de marzo de 2020, y que, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, a más tardar el 28 de febrero de 2020, debería remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que sólo se había acogido a revisión la relación demanda-oferta (Razón IPK). Los restantes puntos solicitados por el Concesionario en su presentación (desajuste en el Mecanismo de Ajuste por Costos, vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico), no fueron acogidos, por cuanto el Ministerio determinó que no se ajustaban a las causales de revisión establecidas en el punto 5.5.2 del Contrato.
4. Que, el 23 de febrero de 2020, mediante Carta G.G. 14/2020, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con el análisis y antecedentes que a su juicio fundamentan el punto referido a la Razón IPK, incluyendo además el análisis de aquellas materias cuya inclusión en la revisión programada se había solicitado en la referida Carta G.G. N° 141.
5. Que, con fecha 20 de febrero de 2020, el Concesionario interpuso un recurso de reposición con recurso jerárquico en subsidio, en contra del citado Oficio N°541. Posteriormente, el 23 de marzo de 2020, la Sociedad Concesionaria se desistió parcialmente de dichos recursos, sólo en lo concerniente al desajuste del MAC, indicando que aquello se realizaba *"...con el único objeto de acudir a un tercero imparcial -Contraloría General de la República- a fin de que aquel se pronuncie respecto la obligación de revisar el mecanismo de ajuste de costos incorporado en nuestro contrato de concesión."*
6. Que, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, sin perjuicio de encontrarse pendientes de resolución los recursos interpuestos en contra del Oficio N° 541, señalados en el considerando precedente.
7. Que, en consideración a lo anterior, esto es, asegurar la prestación del servicio de transporte público a todos los usuarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de las esferas de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar el Addendum al Contrato de Concesión de Uso de Vías, suscrito por las partes con fecha 19 de junio de 2020, y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

APRUÉBASE el Addendum al Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N°2, Su-Bus Chile S.A., el 19 de junio de 2020, que se transcribe íntegramente a continuación:

=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
 Oficio : E80864/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

=====



**"ADDENDUM AL CONTRATO AD REFERÉNDUM DE CONCESIÓN DE USO DE
VÍAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO
URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
SU-BUS CHILE S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 2**

En Santiago de Chile, a 19 de junio de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el "**Ministerio**" o "**MTT**" indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, SU-BUS Chile S.A., Rut N° 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula nacional de identidad N°21.917.402-0, y don José Andrés de Cárcer Prado, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. del Condor N° 590, piso 7°, de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el "**Concesionario**" o la "**Sociedad Concesionaria**", indistintamente; se ha convenido el siguiente addendum al contrato ad-referéndum de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto con la Ley N° 18.696, la empresa Su-Bus Chile S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 2, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.
- 1.2** Que dicho instrumento contempla en su cláusula 5.5 las denominadas "Instancias de Revisión", las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el Precio por Pasajero Transportado (PPT). El resultado de dicho análisis puede derivar en aumento, disminución o mantención del PPT. La regla general es que las instancias de revisión se efectúen cada 24 meses (revisiones programadas) y que sólo excepcionalmente se realicen en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programadas se encuentran detallados en la cláusula 5.5.2, en tanto, el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la cláusula 5.5.4.
- 1.3** De conformidad a lo dispuesto en la referida cláusula 5.5.4, el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A, solicitó a través de su Carta G.G. N° 141, de fecha 27 de diciembre de 2019, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente al año 2020. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales.
- 1.4** Que, con fecha 12 de febrero de 2020, mediante Oficio N° 541, el Administrador de Contrato dio respuesta a la referida Carta G.G. N° 141, acogiendo la solicitud de revisión programada, e informando al Concesionario

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1º de marzo de 2020, y que, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, a más tardar el 28 de febrero de 2020, debería remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que sólo se acogió a revisión la relación demanda-oferta (Razón IPK). Los restantes puntos solicitados por el Concesionario en su presentación (desajuste en el Mecanismo de Ajuste por Costos, vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico), no fueron acogidos, por cuanto el Ministerio determinó que no se ajustaban a las causales de revisión establecidas en el punto 5.5.2 del Contrato.

- 1.5** Que, el 23 de febrero de 2020, mediante Carta G.G. 14/2020, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con el análisis y antecedentes que a su juicio fundamentan el punto referido a la Razón IPK, incluyendo además su análisis de aquellos relacionados con el desequilibrio del MAC, vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a la renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico. Posteriormente, con fecha 20 de febrero de 2020, el Concesionario interpuso un recurso de reposición con recurso jerárquico en subsidio, en contra del citado Oficio N°541. Con fecha 23 de marzo de 2020, la Sociedad Concesionaria se desistió parcialmente de dicho recurso, señalando que "En atención a lo anterior y considerando la reserva de derechos realizada en el marco de la revisión programada del año 2018, se presentó el referido recurso de reposición, respecto del cual venimos en desistirnos formalmente, conforme lo autoriza el artículo 42 de la Ley N° 19.880, única y exclusivamente de la parte o porción del recurso de reposición a que se refiere el Desajuste del Mecanismo de Costos, con el único objeto de acudir a un tercero imparcial -Contraloría General de la República- a fin de que aquel se pronuncie respecto la obligación de revisar el mecanismo de ajuste de costos incorporado en nuestro contrato de concesión."
- 1.6** Que, este proceso de revisión programada se verificó en la forma prevista en el punto 5.5. del Contrato de Concesión.
- 1.7** Que, luego de la revisión de toda la información y documentación presentada por el Concesionario, y verificado el proceso de revisión programada en la forma prevista en el Contrato de Concesión, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, sin perjuicio de encontrarse pendientes de resolución los recursos interpuestos en contra del Oficio N° 541, según fue expuesto previamente.
- 1.8** Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Addendum que incorpore al Contrato de Concesión las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada.

Cláusula II DEFINICIONES

Para los efectos del presente Addendum al Contrato de Concesión, primará el sentido o alcance de las palabras que aquí se precisan, y en su defecto, las palabras que se usan en el presente instrumento tendrán el sentido y alcance que para cada una de ellas se indican en el "Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses", independientemente que su sentido sea en singular o plural, en género masculino o femenino, o en las formas y funciones gramaticales en que se han empleado para la adecuada redacción, comprensión e interpretación del presente Addendum al Contrato de Concesión.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2020

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente se vio afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación del Contrato de Concesión, incorporando la cláusula 5.4.3, que regula los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la cláusula 5.4.1, que excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N°325, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°2, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva cláusula 5.4.3 del Contrato.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto en esta revisión programada, por cuanto no fue posible contar con todos los datos necesarios para analizar adecuadamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la cláusula 5.5.2, lo que se explicará en forma más detallada en la sección correspondiente del presente instrumento.

Con las precisiones anteriores, las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2020, se llevó a cabo sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Concesionario en las Liquidaciones N°169 a N°192, contadas desde el inicio del Contrato de Concesión (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 93.508.005 (noventa y tres millones quinientos ocho mil cinco). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período asciende a la cantidad de 68.511.007,08 (sesenta y ocho millones quinientos once mil siete coma cero ocho), tal como se detalla en el Anexo 1.

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta revisión programada para la Unidad de Negocio N°2, truncado al segundo decimal, es 1,36 (uno coma treinta y seis) conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 169-192) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 169-192) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
93.508.005	68.511.007,08	1,36

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia \overline{IPK} vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio, aprobada mediante Resolución N°1, de 2019, del Ministerio de



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el \overline{IPK} vigente asciende a 1,55 (uno coma cincuenta y cinco).

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 2, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,1397 (uno coma uno tres nueve siete).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	\overline{IPK}	\overline{IPK}/IPK_T
1,36	1,55	1,1397

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,1397 (uno coma uno tres nueve siete), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 13,97% (trece coma noventa y siete por ciento).

El PPT_0 vigente a la fecha del cálculo del \overline{IPK} era de \$650,59 (seiscientos cincuenta coma cincuenta y nueve pesos), de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (13,97%), se obtiene un ajuste de PPT_0 que asciende a \$90,88 (noventa coma ochenta y ocho pesos).

Respecto de lo dispuesto en la cláusula 5.5.2, en relación con las condiciones establecidas en su párrafo cuarto para la revisión de la Razón IPK en el proceso de revisión programada, corresponde señalar lo siguiente:

El Contrato de Concesión establece que la revisión de la Razón IPK procede sólo si en el período entre revisiones no se verifica una tendencia a la baja, y/o un aumento de la desviación estándar respecto del anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento establecidos en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Concesionario.

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el período de revisión. Para esto, se aplicó un método estadístico de regresión lineal para determinar con robustez (significancia estadística) si las tendencias que muestran los indicadores antes señalados son estables o decrecientes. De conformidad al desarrollo presentado en el Informe de Revisión Programada preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se concluyó que, con 97,5% de confianza (en términos estadísticos), que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, que no hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. De esta forma, puede señalarse que Subus Chile S.A. no presenta tendencia a la baja por razones atribuibles al Concesionario, según se indica más adelante.

En relación a la desviación estándar, se concluye que esta presenta los siguientes resultados con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR

Periodo	ICF	ICR
Abr 16 - Mar 18	0,0094	0,0058
Abr 18 - Mar 20	0,0216	0,0293

No obstante, conforme a lo informado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, tanto la tendencia decreciente del Indicador ICR como el aumento en la desviación estándar de ICF e ICR no pueden razonablemente explicarse por causas que sean enteramente atribuibles al Concesionario, toda vez que dicho comportamiento pudo haber estado influido por los siguientes factores exógenos que durante el período han repercutido en la operación:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

- i. Durante los meses de septiembre y octubre del año 2018, tuvieron lugar dos procesos de negociación colectiva con distintos sindicatos de la empresa, lo que dio lugar a paralizaciones y hechos de violencia en terminales y en la vía pública, afectando tanto la disponibilidad de buses como de conductores, y repercutiendo, por ende, en el cumplimiento de indicadores tales como ICF, ICR e IFO.
- ii. Algunos de los principales servicios de la Unidad de Negocio consideran dentro de sus trazados los corredores de transporte público ejecutados o en ejecución. Durante el periodo en análisis, las obras del corredor Independencia han significado inconvenientes en el cumplimiento de indicadores de operación debido a la variación de los desvíos de acuerdo con el avance de la obra, cuyo plazo de entrega se ha extendido desde abril del año 2018, sin que hayan finalizado las obras a la fecha.

De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la tendencia y/o desviación estándar de los indicadores ICR e ICF, en tanto no existe suficiente evidencia que permita atribuir el comportamiento de dichas variables a aspectos que dependan únicamente de la gestión interna de la empresa.

Por otra parte, el Contrato de Concesión establece que debe tenerse en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Así, para que tenga lugar la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, se requiere que el aumento de la evasión no supere los dos puntos porcentuales, salvo que dicho aumento, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara el actual período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la cláusula V del Addendum de Contrato aprobado por Resolución N°1, de 2019, ya citada, el índice de referencia alcanza a 30,0% (treinta coma cero por ciento).

De conformidad con la información proporcionada por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, los datos relativos a la evasión en los servicios operados por el Concesionario, obtenidos con la metodología usada a la fecha por dicho Programa para la medición de la evasión en los buses del Sistema, son los siguientes, para el periodo de revisión, son los siguientes:

Tabla 4 – Evasión servicios operados por Subus Chile S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2018-2	38.335.609	36,0%
2018-3	34.814.193	35,9%
2018-4	35.622.433	32,6%
2019-1	30.311.289	34,2%
2019-2	33.443.718	33,4%
2019-3	32.359.766	43,5%
2019-4	25.608.142	44,8%
2020-1	21.548.371	46,1%

Asimismo, se consideraron las transacciones trimestrales totales, y los porcentajes de evasión, según mediciones realizadas por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes. El porcentaje de evasión de cada período corresponde al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral, multiplicado por las transacciones trimestrales. Así, una vez calculado el porcentaje de evasión del período actual, se calcula la diferencia respecto de periodo de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de aumento de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
 Oficio : E80864/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

=====

Tabla 5 – Aumento de la evasión

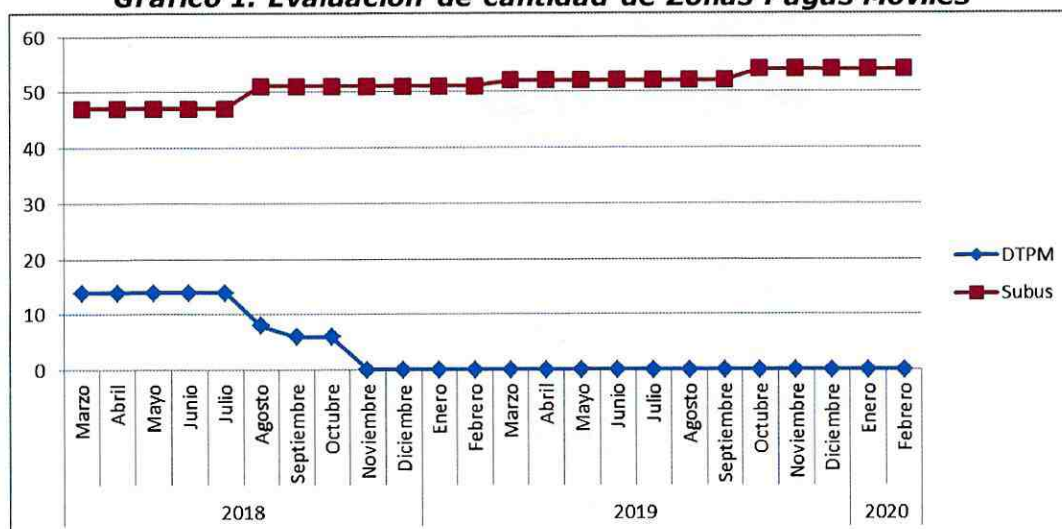
Período	% evasión
2016 trim2 - 2018 trim1	30,00%
2018 trim2 - 2020 trim1	37,66%
Diferencia	7,66%

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Su-Bus Chile S.A. ha registrado un aumento superior a dos puntos porcentuales. No obstante, el Concesionario ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión, lo que permite afirmar que el señalado aumento puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario.

En ese sentido, las acciones realizadas por el Concesionario contemplaron:

- Planes de fiscalización y control de la evasión, los que son implementados por la empresa Control de Evasión y Seguridad Spa (CES).
- Desde octubre de 2005, el Concesionario ha mantenido su flota equipada con torniquetes. Inicialmente, se utilizó torniquete de tres brazos en toda la flota y, posteriormente, debido al aumento sostenido de la evasión al inicio de operación de la Zona G, se incorporó el torniquete de cuatro brazos (también conocido como "mariposa") en la flota tipo A1.
- La implementación y operación de Zonas Pagas. En el siguiente gráfico, puede observarse la evolución de la implementación de zonas pagas, en el periodo en análisis:

Gráfico 1. Evaluación de cantidad de Zonas Pagas Móviles



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, resulta relevante considerar que, desde agosto de 2019, y con especial énfasis desde octubre del mismo año, se sucedieron diversos hechos de violencia y daños a la propiedad pública y privada que afectaron la normal operación de la empresa y del Sistema en su conjunto, lo que es consistente con los resultados de la evasión medidos por el Programa Nacional de Fiscalización, para el periodo que se extiende entre los trimestres 3 y 4 del año 2019. Asimismo, dicha situación se mantuvo en la temporada estival de 2020.

Por tanto, a juicio del Ministerio, el aumento de la evasión por sobre los dos puntos porcentuales no puede explicarse única y razonablemente por causas atribuibles al Concesionario.

Adicionalmente, para determinar la procedencia del pago por ajuste de IPK, debe analizarse el comportamiento del Indicador de Flota en Operación (IFO), variable que fue incorporada a este respecto mediante modificación contractual sancionada por la Resolución N°192, de 2013, conjunta del Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda. Al respecto se establece como condición para proceder a un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, que el cumplimiento promedio del indicador de flota en operación (CIFO) debe ser mayor a 97% durante los veinticuatro meses inmediatamente anteriores a la revisión. En la Tabla siguiente se muestran los datos de cumplimiento mensual del indicador señalado.

Tabla 6 - Cumplimiento mensual CIFO

2018	Marzo	95,58%
	Abril	93,46%
	Mayo	94,34%
	Junio	90,84%
	Julio	90,76%
	Agosto	94,08%
	Septiembre	90,33%
	Octubre	89,18%
	Noviembre	93,13%
	Diciembre	94,06%
2019	Enero	100,00%
	Febrero	98,41%
	Marzo	98,53%
	Abril	99,08%
	Mayo	99,11%
	Junio	98,33%
	Julio	98,54%
	Agosto	99,82%
	Septiembre	100,00%
	Octubre	--
	Noviembre	--
	Diciembre	--
2020	Enero	100,00%
	Febrero	100,00%
Promedio		96,10%

En relación con el cumplimiento de esta condición, además de las situaciones expuestas más arriba a propósito de los análisis de ICF e ICR (es decir, de la particular afectación de este indicador durante los meses de septiembre y octubre del año 2018, por las paralizaciones y hechos de violencia en terminales y en la vía pública que afectaron a la empresa), resulta relevante indicar que se excluyeron de la medición los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2019, en atención a la aplicación de la cláusula 5.4.3 del Contrato de Concesión, y a la declaración del período comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019 como de grave afectación de la operación, mediante Resolución Exenta N°325, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda. Se estima que dichas exclusiones, motivadas por hechos ajenos a la concesionaria y por la grave situación que enfrentó la operación de los servicios de transporte del Sistema en el período referido afectó el promedio del IFO, que de otra forma probablemente habría permitido alcanzar el umbral de cumplimiento establecido por el Contrato para estos efectos. En atención a ello, ante la imposibilidad de promediar efectivamente todo el período comprendido en el análisis, y con la finalidad de evitar un perjuicio al operador por hechos que no le son imputables, el Ministerio consideró que debe entenderse cumplida la condición.

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
 Oficio : E80864/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

De conformidad con lo señalado anteriormente, en este proceso de revisión programada se cumplen las condiciones establecidas en el párrafo cuarto de la cláusula 5.5.2 del Contrato de Concesión, por lo que procede la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK.

3.2 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.5.2

- 3.2.1 En cuanto a la solicitud de revisión por un eventual desajuste en el Mecanismo de Ajuste de Costos (MAC), Su-Bus Chile S.A. presentó, con fecha 20 de febrero de 2020, un recurso de reposición contra el referido Oficio N°541, solicitando que se incluyera en el proceso de revisión programada 2020. Posteriormente, con fecha 23 de marzo de 2020, el Concesionario se desistió parcialmente del recurso, indicando que acudiría a un tercero imparcial, la Contraloría General de la República, a fin de que se pronunciase respecto la obligación de revisar el mecanismo de ajuste de costos. Por tanto, este aspecto no será abordado con ocasión del presente proceso de revisión.
- 3.2.2 Respecto de los demás aspectos solicitados por el Concesionario (vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico), Su-Bus Chile S.A. ha manifestado que dado que corresponden a materias de larga revisión y análisis por ambas partes, y con el exclusivo objeto de acelerar la conclusión de la presente revisión, está dispuesto a retirarlos del presente proceso de revisión, haciendo expresa reserva de derechos con la finalidad de solicitar su revisión, ya sea al amparo del presente contrato, en las condiciones especiales de operación que se suscriban o en una instancia administrativa o judicial.
- 3.2.3 Por último, las partes dejan constancia que en la presente revisión programada no hubo cambios normativos u otros en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2. del Contrato de Concesión.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2020

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2020 determina el siguiente aumento de PPT₀:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$ 90,88
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio.	-----
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión.	-----
Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT, siempre que la utilización de dicha flota adicional hubiere generado una disminución del IPK de la Unidad de Negocio.	-----

Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha.	-----
Total pesos de PPT₀	\$90,88

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2020, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°2", de la Modificación al Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 2, que fuere aprobado mediante Resolución N° 48, de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 2"

A. Servicios a Operar

Troncal 2 y Zona G.

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$807,97$ (ochocientos siete coma noventa y siete).

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 9,76%

B.3 $IPK_0 = 1,36$

B.4 $\overline{IPK} = 1,36$ (uno coma treinta y seis).

B.5 $a = 0,03$

B.6 $\beta_1 = 0,35$

B.7 $\beta_2 = 0,65$

B.8 Reserva inicial de afectación = 5.024.435 Plazas-km

B.9 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual: 1.279 buses Flota Contratada Base y 117 buses de Flota Contratada Reserva.

C. Programa de Operación

C.1 Se contempla la reducción de los kilómetros del Programa de Operación de temporada estival en un 15% respecto del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.

C.2 Se contempla la inclusión de algunos kilómetros no comerciales que sean requeridos para el cumplimiento del Programa de Operación, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.

C.3 Los Programas de Operación aprobados por el Ministerio desde el año 2017, podrán considerar una variación referencial de un 2% de margen de reducción de kilómetros comerciales al año, respecto de los kilómetros comerciales del año 2016, que se estiman en 93.429.883 (noventa y tres

millones cuatrocientos veintinueve mil ochocientos ochenta y tres) kilómetros; la posible reducción efectiva será fijada de mutuo acuerdo por el Ministerio y el Concesionario, de conformidad a lo dispuesto en el procedimiento de modificación de los programas de operación.

- C.4 Se contempla el uso de la Estación de Intercambio Modal Lo Ovalle y la Estación de Intercambio Modal La Cisterna operadas por Metro S.A., según lo disponga el programa de operación vigente.

D. Índices de referencia

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes (valores publicados en julio 2011):

- D.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7
D.2 Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12
D.3 Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41
D.4 Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32
D.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78
D.6 Índice de precios de Neumáticos = 143,08
D.7 Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41

Este cambio regirá, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 1º de marzo de 2020, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión, y hasta el término de su vigencia, fijado para el día 22 de junio de 2020; sin embargo sólo se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe este Addendum.

Cláusula V CONSTANCIAS

El Concesionario y el Ministerio dejan constancia que durante el proceso de revisión las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, los que se tendrán presente y servirán de base para una eventual próxima instancia de revisión programada, si la hubiere. Dichos supuestos son:

- 5.1 PPT₀: \$807,97 (ochocientos siete coma noventa y siete).
5.2 TP_K: 1,36 (uno coma treinta y seis).
5.3 Evasión: 37,7% (treinta y siete coma siete por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

Cláusula VI VARIOS

- 6.1 En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes del Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses.
- 6.2 Al Concesionario le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General



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 de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.

- 6.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte.

Por lo anterior, el Concesionario compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede judicial o administrativa y, en consecuencia, otorga el más amplio, completo y total finiquito, tanto respecto del Estado de Chile, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del Directorio de Transporte Público Metropolitano como de su Secretaría Ejecutiva, derivado de las materias revisadas en el presente instrumento, salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico y las reservas de derecho realizadas en la cláusula 3.2.2.

- 6.4** 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.

- 6.5** Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de SU-BUS CHILE S.A., consta de Sesión de Directorio N° 180^{ava} reducida a escritura pública ante el Notario de Santiago don Juan Luis Saiz del Campo, con fecha 29 de octubre de 2018, en tanto que la personería de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

ANEXO 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-mar-19	283	169	5.336.034	3.809.416	0,968000580	3.687.516
10-abr-19	284	170	5.455.390	3.915.486	0,984083330	3.853.164
25-abr-19	285	171	5.618.201	3.810.270	0,985746730	3.755.961
10-may-19	286	172	5.147.357	3.684.718	0,988975340	3.644.095
25-may-19	287	173	5.381.429	3.710.447	0,990919730	3.676.755
10-jun-19	288	174	5.513.863	3.976.809	0,987386460	3.926.647
25-jun-19	289	175	5.152.540	3.736.934	0,989976200	3.699.476
10-jul-19	290	176	4.882.337	3.685.467	0,980762150	3.614.567
25-jul-19	291	177	5.186.638	3.801.294	0,983807740	3.739.742
10-ago-19	292	178	5.012.697	3.990.345	0,981017530	3.914.598
25-ago-19	293	179	5.203.777	3.713.258	0,981685020	3.645.250
10-sept-19	294	180	5.664.152	4.006.293	0,987917710	3.957.888
25-sept-19	295	181	5.261.297	3.692.413	0,988140880	3.648.624
10-oct-19	296	182	4.304.549	3.475.322	0,985474690	3.424.841
25-oct-19	297	183	5.500.221	3.812.118	0,981608970	3.742.009
10-nov-19	298	184	0	4.048.527	0,979030930	0
25-nov-19	299	185	0	3.689.280	Excluido	0
10-dic-19	300	186	0	3.781.797	Excluido	0

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



25-dic-19	301	187	0	3.767.859	Excluido	0
10-ene-20	302	188	0	3.994.828	0,941602210	0
25-ene-20	303	189	3.801.348	3.261.981	0,980255930	3.197.577
10-feb-20	304	190	4.232.883	3.523.853	0,991634940	3.494.376
25-feb-20	305	191	3.512.545	3.058.084	0,988196660	3.021.988
10-mar-20	306	192	3.340.797	2.887.953	0,992374860	2.865.932
			93.508.055			68.511.007,08

FDO. Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Andrés Felipe Ocampo Borrero y José Andrés de Cárcer Prado, Su-Bus Chile S.A.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



IGNACIO BRIONES ROJAS
Ministro de Hacienda



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

**ADDENDUM AL CONTRATO AD REFERÉNDUM DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS
PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES**

ENTRE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Y

SU-BUS CHILE S.A.

UNIDAD DE NEGOCIO N° 2

En Santiago de Chile, a 19 de junio de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el "**Ministerio**" o "**MTT**" indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, SU-BUS Chile S.A., Rut N° 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula nacional de identidad N° 21.917.402-0, y don José Andrés de Cárcer Prado, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. del Condor N° 590, piso 7°, de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el "**Concesionario**" o la "**Sociedad Concesionaria**", indistintamente; se ha convenido el siguiente addendum al contrato ad-referéndum de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto con la Ley N° 18.696, la empresa Su-Bus Chile S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 2, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.
- 1.2** Que dicho instrumento contempla en su cláusula 5.5 las denominadas "*Instancias de Revisión*", las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el Precio por Pasajero Transportado (PPT). El resultado de dicho análisis puede derivar en aumento, disminución o mantención del PPT. La regla general es que las instancias de revisión se efectúen cada 24 meses (revisiones programadas) y que sólo excepcionalmente se realicen en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programadas se encuentran detallados en la cláusula 5.5.2, en tanto, el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la cláusula 5.5.4.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

- 1.3** De conformidad a lo dispuesto en la referida cláusula 5.5.4, el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A, solicitó a través de su Carta G.G. N° 141, de fecha 27 de diciembre de 2019, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente al año 2020. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales.
- 1.4** Que, con fecha 12 de febrero de 2020, mediante Oficio N° 541, el Administrador de Contrato dio respuesta a la referida Carta G.G. N° 141, acogiendo la solicitud de revisión programada, e informando al Concesionario que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1° de marzo de 2020, y que, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, a más tardar el 28 de febrero de 2020, debería remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que sólo se acogió a revisión la relación demanda-oferta (Razón IPK). Los restantes puntos solicitados por el Concesionario en su presentación (desajuste en el Mecanismo de Ajuste por Costos, vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico), no fueron acogidos, por cuanto el Ministerio determinó que no se ajustaban a las causales de revisión establecidas en el punto 5.5.2 del Contrato.
- 1.5** Que, el 23 de febrero de 2020, mediante Carta G.G. 14/2020, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con el análisis y antecedentes que a su juicio fundamentan el punto referido a la Razón IPK, incluyendo además su análisis de aquellos relacionados con el desequilibrio del MAC, vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a la renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico. Posteriormente, con fecha 20 de febrero de 2020, el Concesionario interpuso un recurso de reposición con recurso jerárquico en subsidio, en contra del citado Oficio N°541. Con fecha 23 de marzo de 2020, la Sociedad Concesionaria se desistió parcialmente de dicho recurso, señalando que *"En atención a lo anterior y considerando la reserva de derechos realizada en el marco de la revisión programada del año 2018, se presentó el referido recurso de reposición, respecto del cual venimos en desistirnos formalmente, conforme lo autoriza el artículo 42 de la Ley N° 19.880, única y exclusivamente de la parte o porción del recurso de reposición a que se refiere el Desajuste del Mecanismo de Costos, con el único objeto de acudir a un tercero imparcial -Contraloría General de la República- a fin de que aquel se pronuncie respecto la obligación de revisar el mecanismo de ajuste de costos incorporado en nuestro contrato de concesión."*
- 1.6** Que, este proceso de revisión programada se verificó en la forma prevista en el punto 5.5. del Contrato de Concesión.
- 1.7** Que, luego de la revisión de toda la información y documentación presentada por el Concesionario, y verificado el proceso de revisión programada en la forma prevista en el Contrato de Concesión, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, sin perjuicio de encontrarse pendientes de resolución los recursos interpuestos en contra del Oficio N° 541, según fue expuesto previamente.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

- 1.8** Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Addendum que incorpore al Contrato de Concesión las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada.

Cláusula II DEFINICIONES

Para los efectos del presente Addendum al Contrato de Concesión, primará el sentido o alcance de las palabras que aquí se precisan, y en su defecto, las palabras que se usan en el presente instrumento tendrán el sentido y alcance que para cada una de ellas se indican en el "Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses", independientemente que su sentido sea en singular o plural, en género masculino o femenino, o en las formas y funciones gramaticales en que se han empleado para la adecuada redacción, comprensión e interpretación del presente Addendum al Contrato de Concesión.

Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2020

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente se vio afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación del Contrato de Concesión, incorporando la cláusula 5.4.3, que regula los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la cláusula 5.4.1, que excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N°325, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°2, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva cláusula 5.4.3 del Contrato.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto en esta revisión programada, por cuanto no fue posible contar con todos los datos necesarios para analizar adecuadamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la cláusula 5.5.2, lo que se explicará en forma más detallada en la sección correspondiente del presente instrumento.

Con las precisiones anteriores, las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2020, se llevó a cabo sobre la base de las siguientes consideraciones generales:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Concesionario en las Liquidaciones N°169 a N°192, contadas desde el inicio del Contrato de Concesión (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 93.508.005 (noventa y tres millones quinientos ocho mil cinco). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período asciende a la cantidad de 68.511.007,08 (sesenta y ocho millones quinientos once mil siete coma cero ocho), tal como se detalla en el Anexo 1.

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta revisión programada para la Unidad de Negocio N°2, truncado al segundo decimal, es 1,36 (uno coma treinta y seis) conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 169-192) <i>Trx</i>	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 169-192) $\sum Kms. \cdot ICT$	(C)=(A)/(B) IPK_T
93.508.005	68.511.007,08	1,36

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia IPK vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio, aprobada mediante Resolución N°1, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el IPK vigente asciende a 1,55 (uno coma cincuenta y cinco).

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 2, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,1397 (uno coma uno tres nueve siete).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	IPK	IPK/IPK_T
1,36	1,55	1,1397

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,1397 (uno coma uno tres nueve siete), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 13,97% (trece coma noventa y siete por ciento).

El PPT_0 vigente a la fecha del cálculo del IPK era de \$650,59 (seiscientos cincuenta coma cincuenta y nueve pesos), de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (13,97%), se obtiene un ajuste de PPT_0 que asciende a \$90,88 (noventa coma ochenta y ocho pesos).

Respecto de lo dispuesto en la cláusula 5.5.2, en relación con las condiciones establecidas en su párrafo cuarto para la revisión de la Razón IPK en el proceso de revisión programada, corresponde ~~por lo siguiente~~ **TOMADO RAZÓN CON ALCANCE**



Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

El Contrato de Concesión establece que la revisión de la Razón IPK procede sólo si en el período entre revisiones no se verifica una tendencia a la baja, y/o un aumento de la desviación estándar respecto del anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento establecidos en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Concesionario.

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el período de revisión. Para esto, se aplicó un método estadístico de regresión lineal para determinar con robustez (significancia estadística) si las tendencias que muestran los indicadores antes señalados son estables o decrecientes. De conformidad al desarrollo presentado en el Informe de Revisión Programada preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se concluyó que, con 97,5% de confianza (en términos estadísticos), que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, que no hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. De esta forma, puede señalarse que Subus Chile S.A. no presenta tendencia a la baja por razones atribuibles al Concesionario, según se indica más adelante.

En relación a la desviación estándar, se concluye que esta presenta los siguientes resultados con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR

Periodo	ICF	ICR
Abr 16 - Mar 18	0,0094	0,0058
Abr 18 - Mar 20	0,0216	0,0293

No obstante, conforme a lo informado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, tanto la tendencia decreciente del Indicador ICR como el aumento en la desviación estándar de ICF e ICR no pueden razonablemente explicarse por causas que sean enteramente atribuibles al Concesionario, toda vez que dicho comportamiento pudo haber estado influido por los siguientes factores exógenos que durante el período han repercutido en la operación:

- i. Durante los meses de septiembre y octubre del año 2018, tuvieron lugar dos procesos de negociación colectiva con distintos sindicatos de la empresa, lo que dio lugar a paralizaciones y hechos de violencia en terminales y en la vía pública, afectando tanto la disponibilidad de buses como de conductores, y repercutiendo, por ende, en el cumplimiento de indicadores tales como ICF, ICR e IFO.
- ii. Algunos de los principales servicios de la Unidad de Negocio consideran dentro de sus trazados los corredores de transporte público ejecutados o en ejecución. Durante el período en análisis, las obras del corredor Independencia han significado inconvenientes en el cumplimiento de indicadores de operación debido a la variación de los desvíos de acuerdo con el avance de la obra, cuyo plazo de entrega se ha extendido desde abril del año 2018, sin que hayan finalizado las obras a la fecha.

De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la tendencia y/o desviación estándar de los indicadores ICR e ICF, en tanto no existe



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

suficiente evidencia que permita atribuir el comportamiento de dichas variables a aspectos que dependan únicamente de la gestión interna de la empresa.

Por otra parte, el Contrato de Concesión establece que debe tenerse en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Así, para que tenga lugar la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, se requiere que el aumento de la evasión no supere los dos puntos porcentuales, salvo que dicho aumento, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara el actual período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la cláusula V del Addendum de Contrato aprobado por Resolución N°1, de 2019, ya citada, el índice de referencia alcanza a 30,0% (treinta coma cero por ciento).

De conformidad con la información proporcionada por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, los datos relativos a la evasión en los servicios operados por el Concesionario, obtenidos con la metodología usada a la fecha por dicho Programa para la medición de la evasión en los buses del Sistema, son los siguientes, para el periodo de revisión, son los siguientes:

Tabla 4 – Evasión servicios operados por Subus Chile S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2018-2	38.335.609	36,0%
2018-3	34.814.193	35,9%
2018-4	35.622.433	32,6%
2019-1	30.311.289	34,2%
2019-2	33.443.718	33,4%
2019-3	32.359.766	43,5%
2019-4	25.608.142	44,8%
2020-1	21.548.371	46,1%

Asimismo, se consideraron las transacciones trimestrales totales, y los porcentajes de evasión, según mediciones realizadas por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes. El porcentaje de evasión de cada período corresponde al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral, multiplicado por las transacciones trimestrales. Así, una vez calculado el porcentaje de evasión del período actual, se calcula la diferencia respecto de periodo de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de aumento de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 5 – Aumento de la evasión

Período	% evasión
2016 trim2 - 2018 trim1	30,00%
2018 trim2 - 2020 trim1	37,66%
Diferencia	7,66%

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Subus Chile S.A. ha registrado un aumento superior a los dos puntos porcentuales. No obstante, el



TOMADO POR RAZÓN CON ALONCE
 Oficio : E80864/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

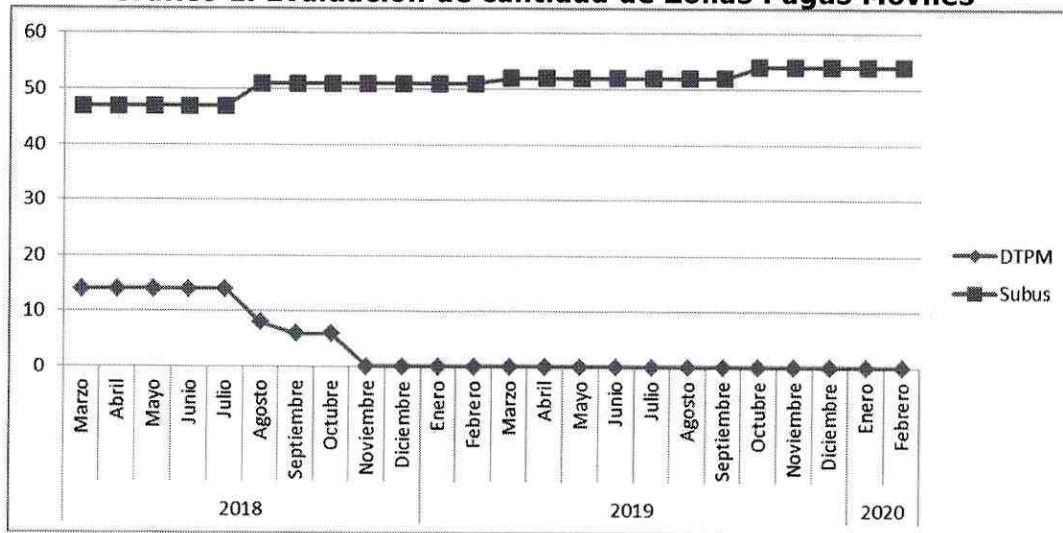
=====

Concesionario ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión, lo que permite afirmar que el señalado aumento puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario.

En ese sentido, las acciones realizadas por el Concesionario contemplaron:

- Planes de fiscalización y control de la evasión, los que son implementados por la empresa Control de Evasión y Seguridad Spa (CES).
- Desde octubre de 2005, el Concesionario ha mantenido su flota equipada con torniquetes. Inicialmente, se utilizó torniquete de tres brazos en toda la flota y, posteriormente, debido al aumento sostenido de la evasión al inicio de operación de la Zona G, se incorporó el torniquete de cuatro brazos (también conocido como "mariposa") en la flota tipo A1.
- La implementación y operación de Zonas Pagas. En el siguiente gráfico, puede observarse la evolución de la implementación de zonas pagas, en el periodo en análisis:

Gráfico 1. Evaluación de cantidad de Zonas Pagas Móviles



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, resulta relevante considerar que, desde agosto de 2019, y con especial énfasis desde octubre del mismo año, se sucedieron diversos hechos de violencia y daños a la propiedad pública y privada que afectaron la normal operación de la empresa y del Sistema en su conjunto, lo que es consistente con los resultados de la evasión medidos por el Programa Nacional de Fiscalización, para el periodo que se extiende entre los trimestres 3 y 4 del año 2019. Asimismo, dicha situación se mantuvo en la temporada estival de 2020.

Por tanto, a juicio del Ministerio, el aumento de la evasión por sobre los dos puntos porcentuales no puede explicarse única y razonablemente por causas atribuibles al Concesionario.

Adicionalmente, para determinar la procedencia del pago por ajuste de IPK, debe analizarse el comportamiento del Indicador de Flota en Operación (IFO), variable que fue incorporada a este respecto mediante modificación contractual sancionada por la Resolución N°192, de 2013, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Bienes de Cambio. Al respecto se establece como condición



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

para proceder a un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, que el cumplimiento promedio del indicador de flota en operación (CIFO) debe ser mayor a 97% durante los veinticuatro meses inmediatamente anteriores a la revisión. En la Tabla siguiente se muestran los datos de cumplimiento mensual del indicador señalado.

Tabla 6 - Cumplimiento mensual CIFO

2018	Marzo	95,58%
	Abril	93,46%
	Mayo	94,34%
	Junio	90,84%
	Julio	90,76%
	Agosto	94,08%
	Septiembre	90,33%
	Octubre	89,18%
	Noviembre	93,13%
	Diciembre	94,06%
2019	Enero	100,00%
	Febrero	98,41%
	Marzo	98,53%
	Abril	99,08%
	Mayo	99,11%
	Junio	98,33%
	Julio	98,54%
	Agosto	99,82%
	Septiembre	100,00%
	Octubre	--
	Noviembre	--
	Diciembre	--
2020	Enero	100,00%
	Febrero	100,00%
Promedio		96,10%

En relación con el cumplimiento de esta condición, además de las situaciones expuestas más arriba a propósito de los análisis de ICF e ICR (es decir, de la particular afectación de este indicador durante los meses de septiembre y octubre del año 2018, por las paralizaciones y hechos de violencia en terminales y en la vía pública que afectaron a la empresa), resulta relevante indicar que se excluyeron de la medición los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2019, en atención a la aplicación de la cláusula 5.4.3 del Contrato de Concesión, y a la declaración del período comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019 como de grave afectación de la operación, mediante Resolución Ex N° 325, de 2019, del Ministerio de Transportes



Oficio : E80864/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda. Se estima que dichas exclusiones, motivadas por hechos ajenos a la concesionaria y por la grave situación que enfrentó la operación de los servicios de transporte del Sistema en el período referido afectó el promedio del IFO, que de otra forma probablemente habría permitido alcanzar el umbral de cumplimiento establecido por el Contrato para estos efectos. En atención a ello, ante la imposibilidad de promediar efectivamente todo el período comprendido en el análisis, y con la finalidad de evitar un perjuicio al operador por hechos que no le son imputables, el Ministerio consideró que debe entenderse cumplida la condición.

De conformidad con lo señalado anteriormente, en este proceso de revisión programada se cumplen las condiciones establecidas en el párrafo cuarto de la cláusula 5.5.2 del Contrato de Concesión, por lo que procede la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK.

3.2 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.5.2

3.2.1 En cuanto a la solicitud de revisión por un eventual desajuste en el Mecanismo de Ajuste de Costos (MAC), Su-Bus Chile S.A. presentó, con fecha 20 de febrero de 2020, un recurso de reposición contra el referido Oficio N°541, solicitando que se incluyera en el proceso de revisión programada 2020. Posteriormente, con fecha 23 de marzo de 2020, el Concesionario se desistió parcialmente del recurso, indicando que acudiría a un tercero imparcial, la Contraloría General de la República, a fin de que se pronunciase respecto la obligación de revisar el mecanismo de ajuste de costos. Por tanto, este aspecto no será abordado con ocasión del presente proceso de revisión.

3.2.2 Respecto de los demás aspectos solicitados por el Concesionario (vandalismo desde el 18 de octubre de 2019, mayores costos asociados a renovación de flota, y costos de desinstalación de equipamiento tecnológico), Su-Bus Chile S.A. ha manifestado que dado que corresponden a materias de larga revisión y análisis por ambas partes, y con el exclusivo objeto de acelerar la conclusión de la presente revisión, está dispuesto a retirarlos del presente proceso de revisión, haciendo expresa reserva de derechos con la finalidad de solicitar su revisión, ya sea al amparo del presente contrato, en las condiciones especiales de operación que se suscriban o en una instancia administrativa o judicial.

3.2.3 Por último, las partes dejan constancia que en la presente revisión programada no hubo cambios normativos u otros en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2. del Contrato de Concesión.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2020

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2020 determina el siguiente aumento de PPT₀:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
------	---



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

Relación Demanda - Oferta (Razón IPK)	\$ 90,88
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio.	-----
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión.	-----
Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT, siempre que la utilización de dicha flota adicional hubiere generado una disminución del IPK de la Unidad de Negocio.	-----
Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha.	-----
Total pesos de PPT₀	\$90,88

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2020, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°2", de la Modificación al Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 2, que fuere aprobado mediante Resolución N° 48, de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 2"

A. Servicios a Operar

Troncal 2 y Zona G.

B. Parámetros

B.1 PPT₀ = \$807,97 (ochocientos siete coma noventa y siete).

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 9,76%



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

- B.3 $IPK_0 = 1,36$
- B.4 $\overline{IPK} = 1,36$ (uno coma treinta y seis).
- B.5 $\alpha = 0,03$
- B.6 $\beta_1 = 0,35$
- B.7 $\beta_2 = 0,65$
- B.8 Reserva inicial de afectación = 5.024.435 Plazas-km
- B.9 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual: 1.279 buses Flota Contratada Base y 117 buses de Flota Contratada Reserva.

C. Programa de Operación

- C.1 Se contempla la reducción de los kilómetros del Programa de Operación de temporada estival en un 15% respecto del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.
- C.2 Se contempla la inclusión de algunos kilómetros no comerciales que sean requeridos para el cumplimiento del Programa de Operación, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.
- C.3 Los Programas de Operación aprobados por el Ministerio desde el año 2017, podrán considerar una variación referencial de un 2% de margen de reducción de kilómetros comerciales al año, respecto de los kilómetros comerciales del año 2016, que se estiman en 93.429.883 (noventa y tres millones cuatrocientos veintinueve mil ochocientos ochenta y tres) kilómetros; la posible reducción efectiva será fijada de mutuo acuerdo por el Ministerio y el Concesionario, de conformidad a lo dispuesto en el procedimiento de modificación de los programas de operación.
- C.4 Se contempla el uso de la Estación de Intercambio Modal Lo Ovalle y la Estación de Intercambio Modal La Cisterna operadas por Metro S.A., según lo disponga el programa de operación vigente.

D. Índices de referencia

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes (valores publicados en julio 2011):

- D.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7
- D.2 Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12
- D.3 Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41
- D.4 Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32
- D.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78
- D.6 Índice de precios de Neumáticos = 143,08
- D.7 Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Este cambio registrará, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 1º de marzo de 2020, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión, y hasta el término de su vigencia, fijado para el día 22 de junio de 2020; sin embargo sólo se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe este Addendum.

Cláusula V CONSTANCIAS

El Concesionario y el Ministerio dejan constancia que durante el proceso de revisión las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, los que se tendrán presente y servirán de base para una eventual próxima instancia de revisión programada, si la hubiere. Dichos supuestos son:

- 5.1 PPT₀: \$807,97 (ochocientos siete coma noventa y siete).
- 5.2 \overline{IPK} : 1,36 (uno coma treinta y seis).
- 5.3 Evasión: 37,7% (treinta y siete coma siete por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

Cláusula VI VARIOS

- 6.1 En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes del Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses.
- 6.2 Al Concesionario le 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 de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.
- 6.3 Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte.

Por lo anterior, el Concesionario compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede judicial o administrativa y, en consecuencia, otorga el más amplio, completo y total finiquito, tanto respecto del Estado de Chile, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del Directorio de Transporte Público Metropolitano como de su Secretaría Ejecutiva, derivado de las materias revisadas en el presente instrumento, salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico y las reservas de derecho realizadas en la cláusula 3.2.2.

- 6.4 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 MOP.



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

- 6.5** Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de SU-BUS CHILE S.A., consta de Sesión de Directorio N° 180^{ava} reducida a escritura pública ante el Notario de Santiago don Juan Luis Saiz del Campo, con fecha 29 de octubre de 2018, en tanto que la personería de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.


GLORIA HUTT HESSE

Ministra de Transportes y Telecomunicaciones


ANDRÉS FELIPE OCAMPO BORRERO
Su-Bus Chile S.A.


JOSÉ ANDRÉS DE CÁRCER PRADO
Su-Bus Chile S.A.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80864/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

ANEXO 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-mar-19	283	169	5.336.034	3.809.416	0,968000580	3.687.516
10-abr-19	284	170	5.455.390	3.915.486	0,984083330	3.853.164
25-abr-19	285	171	5.618.201	3.810.270	0,985746730	3.755.961
10-may-19	286	172	5.147.357	3.684.718	0,988975340	3.644.095
25-may-19	287	173	5.381.429	3.710.447	0,990919730	3.676.755
10-jun-19	288	174	5.513.863	3.976.809	0,987386460	3.926.647
25-jun-19	289	175	5.152.540	3.736.934	0,989976200	3.699.476
10-jul-19	290	176	4.882.337	3.685.467	0,980762150	3.614.567
25-jul-19	291	177	5.186.638	3.801.294	0,983807740	3.739.742
10-ago-19	292	178	5.012.697	3.990.345	0,981017530	3.914.598
25-ago-19	293	179	5.203.777	3.713.258	0,981685020	3.645.250
10-sept-19	294	180	5.664.152	4.006.293	0,987917710	3.957.888
25-sept-19	295	181	5.261.297	3.692.413	0,988140880	3.648.624
10-oct-19	296	182	4.304.549	3.475.322	0,985474690	3.424.841
25-oct-19	297	183	5.500.221	3.812.118	0,981608970	3.742.009
10-nov-19	298	184	0	4.048.527	0,979030930	0
25-nov-19	299	185	0	3.689.280	Excluído	0
10-dic-19	300	186	0	3.781.797	Excluído	0
25-dic-19	301	187	0	3.767.859	Excluído	0
10-ene-20	302	188	0	3.994.828	0,941602210	0
25-ene-20	303	189	3.801.348	3.261.981	0,980255930	3.197.577
10-feb-20	304	190	4.232.883	3.523.853	0,991634940	3.494.376
25-feb-20	305	191	3.512.545	3.058.084	0,988196660	3.021.988
10-mar-20	306	192	3.340.797	2.887.953	0,992374860	2.865.932
			93.508.055			68.511.007,08



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80864/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

POM/VAM/RAMR/CCS
APT/MRS/AVA

CURSA CON ALCANCES LAS
RESOLUCIONES N^{OS} 35, 36, 38, 39,
41 Y 42, TODAS DE 2020, DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

La Contraloría General ha dado curso a las resoluciones de la suma, que aprueban los addendums a contratos de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses -N^{OS} 35 y 42-, y las actas de acuerdo y cierre de procesos de revisión programada -N^{OS} 36 y 39- y programada y excepcional -N^{OS} 38 y 41- de las condiciones de operación que se indican, pero cumple con hacer presente que de los antecedentes que se han tenido a la vista, se advierte que el porcentaje de confianza con el que se definió que no hay tendencia a la baja de los indicadores ICF e ICR corresponde a un 95%, y no el que se indica en los informes de revisión de los actos que se examinan y en el punto 3.1 de algunas de las resoluciones del rubro.

Por otra parte, y en relación con el factor de cumplimiento del indicador de flota de operación (CIFO) de la resolución N^o 42, citada, se ha tenido presente lo señalado en correo electrónico de fecha 10 de febrero de 2021, emanado de la Coordinación Legal de la Dirección de Transporte Público Metropolitano de la Subsecretaría de Transportes y el Acta de Evento Excepcional – IFO, de 23 de enero de 2019, del Director de Transporte Público Metropolitano.

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE



OFICIO DE ALCANCE

Oficio : E80865/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General