



Aprueba modificación y 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°1, Inversiones Alsacia S.A.

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

RESOLUCIÓN N° 40

Santiago, 27 SEP 2016

CBG/GCM/GMS/IBM/DIP/ADS
MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
28 SET. 2016
RECIBIDO

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° 258, de 23 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 Inversiones Alsacia S.A., en adelante "el Contrato de Concesión"; las modificaciones al citado Contrato de Concesión y sus adenda; las Cartas GGA-012-2016, de 29 de febrero; GGA-022-2016, de 22 de abril; GGA 056-2016, de 26 de agosto, todas de 2016, de Inversiones Alsacia S.A.; los Oficios N°1281/2016, y N°3496/2016, de 2016, del Director de Transporte Público Metropolitano; el Oficio N°2814/2016, de 2016, del Administrador de Contrato; la Resolución N°1.600 de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

3 OCT 2016

CONTRALORÍA GENERAL TOMA DE RAZÓN		
RECEPCIÓN		
DEPART. JURIDICO		
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.	04 OCT. 2016	
SUB DEPTO. MUNICI.P.		
REFRENDACION		

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°258, que se individualiza en el Visto, contempla en su cláusula 5.5 las denominadas *Instancias de Revisión Programadas*, que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado.
2. Que, de conformidad a lo previsto en el Citado Contrato de Concesión, con fecha 1° de mayo de 2016, se inició la segunda instancia de revisión programada.

SS 33546
08818/2016

MINISTERIO DE PRESUPUESTOS Y FISCALIA
DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECRETARÍA GENERAL DE ASISTENCIA PRESUPUESTARIA
DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS Y FISCALIA
SECRETARÍA GENERAL DE ASISTENCIA PRESUPUESTARIA
DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS Y FISCALIA
SECRETARÍA GENERAL DE ASISTENCIA PRESUPUESTARIA
DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS Y FISCALIA
SECRETARÍA GENERAL DE ASISTENCIA PRESUPUESTARIA

OF DE PARTES DIPRES
28.09.2016 15:54

17
DOMADO RAZON
07 OCT 2016
Contralor General de la República

3. Que en el marco del referido proceso de revisión, no habiéndose producido acuerdo entre las partes sobre el ajuste de precios que corresponde realizar, el Concesionario de Uso de Vías solicitó, mediante Carta GGA 056-2016, citada en el Visto, se requiriera por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la opinión del Panel de Expertos establecido en la Ley N° 20.378, acerca de cuál de las dos propuestas de ajuste de precios –la del Ministerio o del Concesionario-corresponde acoger.
4. Que, adicionalmente, mediante la señalada Carta GGA 056-2016, Inversiones Alsacia S.A. informó al Ministerio los problemas financieros que enfrenta su Administración, que le dificultan el cumplimiento de sus obligaciones, necesarias para resguardar la operación actual y futura de sus servicios de transporte. Conforme a ello, solicitó se procediera a la suscripción de un Addendum que comprendiera los aspectos y montos no disputados en el proceso de revisión programada, es decir, que se autorizara, en forma previa al pronunciamiento del Panel de Expertos de la Ley N°20.378, el pago de las cantidades no disputadas por las partes, las que corresponden a aquellos montos de ajuste de precio por pasajero transportado contenidos en la propuesta del Ministerio, que fue enviada al Concesionario mediante Oficio N°3496, citado en el Visto.
5. Que, atendidos los antecedentes indicados por la Concesionaria, considerando que razonablemente podría afectarse eventualmente la continuidad de sus servicios, y teniendo presente que efectivamente existen montos de ajuste no disputados por las partes, se estima que la solicitud de la empresa resulta atendible.
6. Que, es deber de esta Secretaría de Estado, de acuerdo a lo establecido en el artículo 3° terdecies de la Ley N°18.696, adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación de los servicios de transporte público.
7. Que, por otra parte, la cláusula 1.6.3 del citado Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En atención a ello, se acordó modificar el Contrato de Concesión, estableciendo que los cobros por el uso efectivo de infraestructura no concesionada, necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema, sean de cargo de éste.
8. Que, en atención 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 la Modificación y Addendum al Contrato de Concesión de Uso de Vías, con el objeto reconocer y pagar al Concesionario aquellos montos de ajuste de precios por pasajero transportados no discutidos por las partes, y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

APRUÉBASE la Modificación y 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°1, Inversiones Alsacia S.A., el 16 de septiembre de 2016, que se transcribe íntegramente a continuación:

**"MODIFICACIÓN Y 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
E
INVERSIONES ALSACIA S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 1**

En Santiago de Chile, a 16 de septiembre de 2016, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Andrés Gómez-Lobo Echenique, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N° 7.020.373-1, 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° 1, Inversiones Alsacia S.A., RUT N° 99.577.400-3, representada por don Cristián José Saphores Martínez, chileno, casado, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N°7.052.000-1, y don Jorge Rodrigo Garcés Garay, chileno, soltero, abogado, cédula nacional de identidad N°12.536.487-K, ambos domiciliados en Av. Recoleta N°5151, de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el "**Concesionario**" o la "**Sociedad Concesionaria**", indistintamente; se ha convenido el siguiente addendum y modificación 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 22 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto con la Ley N° 18.696, la empresa Inversiones Alsacia S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 1, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N° 258, de 23 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° 1, Inversiones Alsacia S.A, indicó a través de su Carta GGA-012-2016, de 29 de febrero de 2016, que haría uso de la instancia de revisión programada correspondiente. 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, indicando que estos serían: la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); el dictamen de la Dirección del Trabajo que produjo la anticipación de la negociación colectiva; la tasa de ocupación de los buses; las menores velocidades no reconocidas en el programa de operaciones; el "vandalismo delictual inhabilitante"; la antigüedad de la flota y el deterioro acelerado de los buses; el efecto inflacionario no considerado en pagos extemporáneos; eliminación de la jornada excepcional; traspaso de administración de zonas pagas al concesionario; plan operacional no factible; flota de reserva; oficios descuento viajes en vacío; pago por el uso de infraestructura no concesionada; efecto sobre los ponderadores del Indexador de Precios y modificación del indicador ICMO; modificaciones necesarias en los factores del indexador de precios; y Metrotrén Santiago-Rancagua.
- 1.4** Que, con fecha 15 de marzo de 2016, mediante Oficio N°1281/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Concesionario que la solicitud de revisión programada fue acogida y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1 de mayo de 2016. Adicionalmente, y de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, se le indicó que, a más tardar el 22 de abril de 2016, debía remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que los puntos que se acogieron a revisión fueron la relación demanda-oferta (Razón IPK), y el inicio de operación del Proyecto Rancagua Express Trayecto Nos-Santiago. Los restantes puntos no fueron revisados 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 22 de abril de 2016, mediante Carta GGA-022-2016, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con el análisis y antecedentes que a su juicio fundamentan los puntos referidos a la Razón IPK y el Proyecto Rancagua Express Trayecto Nos-Santiago, como también aquellos relativos a los demás aspectos señalados en el punto 1.3 anterior.
- 1.6** Que, mediante Oficio N°2814/2016, de 30 de mayo de 2016, el Administrador de Contrato informó al Concesionario que "teniendo presente el análisis y desarrollo de los planteamientos efectuados por las partes y la complejidad de los mismos, informo a Ud. que el periodo de revisión se prorrogará por el plazo de treinta (30) días, conforme lo dispuesto en la cláusula 5.5.4.3 del citado Contrato...", por lo que el proceso de revisión terminaría el día 30 de junio de 2016.
- 1.7** Que la Sociedad Concesionaria, mediante Carta GGA 056-2016, de 26 de agosto de 2016, solicitó que el Ministerio requiriera la intervención del Panel de Expertos de la Ley N°20.378, por cuanto existen dos propuestas diferentes de ajuste de precios que no fue posible concordar. Adicionalmente, el Concesionario dio cuenta de una serie de antecedentes relacionados con el deterioro de su situación financiera, solicitando se procediera con la mayor urgencia posible a la suscripción de un Addendum que comprendiera los aspectos y montos no disputados en el proceso de revisión programada, es decir, que se autorizara en forma previa al pronunciamiento del Panel de Expertos el pago de las cantidades no disputadas por las partes, las que corresponden a aquellos montos de ajuste de precio por pasajero transportado contenidos en la propuesta del Ministerio, que fue enviada al Concesionario mediante Oficio N°3496, de 7 de julio de 2016, del Director de Transporte Público Metropolitano.

- 1.8** Que, como es de conocimiento público, la Sociedad Concesionaria se vio imposibilitada de servir a los tenedores de bonos la cuota con vencimiento el día 22 de junio de 2016, según se consigna en la comunicación de hecho esencial realizada a la Superintendencia de Valores y Seguros con esa misma fecha. Asimismo, el Concesionario ha informado al Ministerio que su Administración enfrenta problemas para dar cumplimiento oportuno a sus obligaciones con proveedores fundamentales para la prestación de los servicios de transporte público.
- 1.9** Que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 3° terdecies de la Ley N° 18.696, es deber del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación de los servicios de transporte público, cuando ésta se estime amenazada.
- 1.10** Que, considerando los antecedentes que dispone el Ministerio sobre los efectos adversos que conlleva la falta de conclusión del segundo proceso de revisión programada en la situación financiera de la empresa Inversiones Alsacia S.A, lo que razonablemente podría afectar la continuidad de sus servicios, las partes vienen en suscribir el presente Addendum, con el objeto de:
- (i) Garantizar la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros de la Unidad de Negocio N° 1, por la vía pagar al Concesionario aquellos montos de ajuste de precio por pasajero transportado no discutidos por las partes, los cuales se señalan en la propuesta del Ministerio, remitida al Concesionario mediante Oficio N°3496, de 7 de julio de 2016, del Director de Transporte Público Metropolitano, y que se detallan en el presente Addendum.
 - (ii) Establecer aquellas variables que las partes han consensuado como no disputadas, las que formarán parte de los nuevos supuestos de base del negocio, en tanto no fueren modificadas de acuerdo a lo señalado en el literal (iv) siguiente;
 - (iii) Dejar constancia que se efectuará un requerimiento de opinión al Panel de Expertos, el que proseguirá su curso hasta que dicha entidad emita su opinión en orden a cuál de las dos propuestas -la del Ministerio o la del Concesionario- debiera acogerse; y
 - (iv) Dejar constancia que una vez que el Panel de Expertos emita su pronunciamiento, las partes se obligan a suscribir, si así corresponde, un nuevo Addendum al Contrato de Concesión que recoja las variables y ajustes de precio por pasajero transportado que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, de conformidad al pronunciamiento que al efecto realice el Panel de Expertos.
- 1.11** Que, por otra parte, la cláusula 1.6.3 del Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En armonía con ello constituye un derecho del Concesionario el acordar con el Ministerio modificaciones al Contrato de Concesión, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.
- 1.12** Que, las Resoluciones Exentas N°s 2907 y 2908, de 2015, del Ministerio, que modificaron las Resoluciones Exentas N°s 1218 y 1219, de 2015, del Ministerio, que, a su vez, establecieron Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses respecto de las Unidades de Negocio N°6 y N°7; consagraron como un derecho de dichos prestadores de servicios el que los cobros por el uso efectivo de infraestructura no concesionada necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema sean de cargo de éste. En atención a ello, se ha determinado, respecto de los Concesionarios de las

restantes Unidades de Negocio, el pago por el uso efectivo de dicha infraestructura no concesionada, con cargo al Sistema.

- 1.13** Que en consecuencia, con la finalidad de establecer el pago por el uso efectivo de infraestructura no concesionada con cargo al Sistema, resulta necesario modificar el Contrato de Concesión.

Cláusula II DEFINICIONES

Para los efectos del presente Addendum y Modificación 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 y Modificación al Contrato de Concesión.

Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2016

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2016, se llevó a cabo sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

3.1 Aspectos en los cuales existe acuerdo entre las partes: Relación demanda-oferta (Razón IPK).

Las transacciones pagadas al Concesionario en las Liquidaciones N°73 a N°96, 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 101.103.525 (ciento un millones ciento tres mil quinientos veinticinco). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período, asciende a la cantidad de 48.747.510,20 (cuarenta y ocho millones setecientos cuarenta y siete mil quinientos diez coma veinte), tal como también se detalla en el Anexo 1.

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta segunda revisión programada para la Unidad de Negocio N°1, truncado al segundo decimal, es 2,07 (dos coma cero siete) conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 73-96) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 73-96) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
101.103.525	48.747.510,20	2,07

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 cláusula 5.4.1.7 del Contrato de Concesión, el \overline{IPK} vigente corresponde al IPK calculado para las 24 liquidaciones del Contrato comprendidas entre la N°25 y la N°48, contadas desde inicio del Contrato de Concesión, el que asciende a 2,22 (dos coma veintidós), conforme se observa en la Tabla 2.

Para estos efectos, se consideró que las transacciones pagadas al Concesionario en las 24 liquidaciones comprendidas entre la N°25 y la N°48, contadas desde inicio del Contrato de Concesión, ascienden, conforme se acredita en el Anexo 2 a 109.077.417 (ciento nueve millones setenta y siete mil cuatrocientos diecisiete). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período asciende a la cantidad de 48.933.653,62 (cuarenta y ocho millones novecientos treinta y tres mil seiscientos cincuenta y tres coma sesenta y dos), tal como se detalla en el Anexo 2.

Tabla 2 – Cálculo del \overline{IPK}

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 25-48) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq. 25-48) $\sum Kms_i \cdot ICT_i$	(C)=(A)/(B) \overline{IPK}
109.077.417	48.933.653,62	2,22

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 3, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0724 (uno coma cero siete dos cuatro).

Tabla 3 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	\overline{IPK}	\overline{IPK}/IPK_T
2,07	2,22	1,0724

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 1,0724 (uno coma cero siete dos cuatro), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 7,24% (siete coma veinticuatro por ciento).

El PPT_0 vigente a la fecha del cálculo del \overline{IPK} era de \$581,17 (quinientos ochenta y uno coma diecisiete pesos), de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (7,24%), se obtiene un ajuste de PPT_0 que asciende a \$42,07 (cuarenta y dos coma cero siete pesos). Este ajuste debe aplicarse al PPT_0 vigente a la fecha de esta instancia de revisión, el que asciende a \$581,17 (quinientos ochenta y uno coma diecisiete pesos), y consta en la Ficha Técnica, incorporada en el Addendum al Contrato de Concesión, aprobado mediante Resolución N°163, de 2015, conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y de Hacienda.

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), la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICF no es decreciente. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICR tampoco es decreciente. De esta forma, puede señalarse que Inversiones Alsacia S.A. no presenta tendencia a la baja.

En relación a la desviación estándar, se concluye que ésta disminuye con respecto al período anterior para el indicador ICR, y aumenta en relación con el período anterior respecto del indicador ICF, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 4 – Desviación Estándar ICF e ICR

Período	Desviación Estándar	
	ICF	ICR
may-12 a Abr-14	0,0116	0,0148
may-14 a Abr-16	0,0143	0,0116

No obstante, puede considerarse que el mencionado aumento en la desviación estándar del indicador ICF, con respecto al período anterior, se debe a una mejora en su nivel de cumplimiento del mismo indicador en los meses de enero y febrero de 2016, tal como se indica en el Informe de Revisión Programada preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano. De conformidad con dicho análisis, este Ministerio considera que el mencionado aumento en la desviación estándar del indicador ICF puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario, relacionadas con las características especiales que presenta la operación durante el período estival.

De esta forma, se considera cumplida la condición relativa a la desviación estándar de los indicadores ICR e ICF.

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.

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:

Tabla 5 – Evasión servicios operados por Inversiones Alsacia S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2013-2	29.663.322	21,50%
2013-3	29.063.509	28,00%
2013-4	30.945.917	26,90%
2014-1	25.958.324	23,50%
2014-2	29.738.393	21,00%
2014-3	29.456.468	27,30%
2014-4	30.497.074	34,40%

2015-1	25.088.081	26,40%
2015-2	28.045.493	30,80%
2015-3	26.923.241	35,40%
2015-4	28.098.036	30,50%
2016-1	24.303.702	31,80%

* Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización, MTT

Para el análisis de los datos expuestos se consideraron dos períodos:

- Desde el segundo trimestre del año 2013, hasta el primer trimestre del año 2014. Este corresponde al período de referencia con respecto al cual se compara el actual período de revisión.
- Desde el segundo trimestre de 2014 hasta primer trimestre de 2016.

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 de cada período, se calcula la diferencia entre éstos, obteniendo de esta forma el porcentaje de aumento de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 6 – Aumento de la evasión

Periodo	% evasión
2013 trim2 - 2014 trim1	25,03%
2014 trim2 - 2016 trim1	29,65%
Diferencia	4,62%

Analizados los antecedentes recopilados y de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano ha informado que el Concesionario ha efectuado todos los esfuerzos para combatir la evasión, conforme consta en el Informe de Revisión Programada preparado por dicha Secretaría Ejecutiva. De esta forma, en opinión del Ministerio se entiende cumplida la segunda condición que permite la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK. Para arribar a dicha conclusión, se revisaron diversos instrumentos, que daban cuenta del incremento sustantivo de acciones del Concesionario para controlar la evasión. De conformidad con ello, las acciones ejecutadas por el Concesionario durante el período de revisión para controlar la evasión pueden resumirse en las siguientes:

1. Contratación de Empresa Alto Evasión S.A., para la realización de las siguientes actividades:
 - Definición Estratégica de Políticas de Evasión.
 - Medidas de gestión y control de los fiscalizadores en terreno.
 - Medidas alternativas de control.
 - Estudios de evasión, en conjunto con DICTUC S.A.
2. Contratación de CentralServicing SpA, cuyas principales tareas son:
 - Disponer de personal en paradas para controlar el pago de pasajes y disminuir la evasión.
 - Disponer de personal a bordo de buses para controlar que los pasajeros validen el pasaje, cuando la modalidad de control definido sea en el interior de los buses.
 - Disponer de personal con Dispositivo Thyron para verificar que los pasajeros a bordo hayan validado su pasaje.
 - Realizar controles preventivos como fiscalización disuasiva.
3. Plan integral denominado "Tolerancia Cero a la Evasión", que incorporó:

- Gestión de información.
 - Gestión legal.
 - Gestión comunicacional.
4. Fiscalización en Paradas. Mediciones de carga en todos los servicios.
 5. Personal en ruta para el control de la evasión en diferentes paraderos de la ciudad, en conjunto con otras medidas.
 6. Contratación de servicios de empresas: Whiteservice, Xinergia, Cityservicing y Acción Preventiva.
 7. Proyectos complementarios de control en paradas:
 - Ordenamiento de Paradas.
 - Zonas Pagas livianas.

Por otra parte, se incorporó, mediante modificación contractual sancionada por la Resolución N°191, de 2013, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, 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, que dan cuenta del cumplimiento de la referida condición.

Tabla 7 - Cumplimiento mensual CIFO

Año	Mes	U1
2014	1 Mayo	95,78%
	2 Junio	95,03%
	3 Julio	96,86%
	4 Agosto	97,66%
	5 Septiembre	97,96%
	6 Octubre	97,97%
	7 Noviembre	98,72%
	8 Diciembre	97,87%
2015	9 Enero	99,99%
	10 Febrero	100,00%
	11 Marzo	98,94%
	12 Abril	99,28%
	13 Mayo	99,75%
	14 Junio	98,32%
	15 Julio	97,19%
	16 Agosto	97,93%
	17 Septiembre	97,30%
	18 Octubre	98,86%
	19 Noviembre	99,22%
	20 Diciembre	99,43%
2016	21 Enero	100,00%
	22 Febrero	99,89%
	23 Marzo	98,24%
	24 Abril	98,13%
	Promedio	98,35%

De conformidad con lo señalado anteriormente, el Ministerio consideró, en este proceso de revisión programada, que 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 Aspectos en los cuales no existe acuerdo entre las partes: Relación demanda-oferta (Razón IPK).

Si bien las partes lograron coincidir en la generalidad de las variables involucradas en la revisión de la Relación demanda-oferta (Razón IPK), dicho acuerdo no ha sido completo, toda vez que existe una diferente apreciación respecto de los siguientes aspectos indicados por el Concesionario en su pre-informe de fecha 22 de abril de

2016: Ajuste en el PPT₀ por PPT₀ base pendiente de pronunciamiento del Panel de Expertos; ajuste en el PPT₀ por corrección del IPK obtenido como resultado de reducción de la evasión atribuible a gestión del Concesionario, ICT corregido y demanda no compensada.

En efecto, según consta del referido pre-informe acompañado por el Concesionario, éste ha solicitado un ajuste diferente a los valores de ajuste de PPT señalados en el numeral 3.1 precedente, correspondiente a \$164,71 (ciento sesenta y cuatro coma setenta y un pesos).

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

3.3.1 Respecto al próximo efecto de la entrada en operación integrada al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago del Tren operado por Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos, la partes declaran que, efectuados los análisis, se concluye que no se cuenta actualmente con antecedentes técnicos y que se requiere obtener información más precisa de los organismos técnicos involucrados, con el objeto de valorizar de manera más certera el impacto en el PPT₀ de la Sociedad Concesionaria, producto del inicio de la operación del tramo Alameda-Nos ya aludido.

Conforme a lo expuesto, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.5.5, de manera que al momento de producirse la integración del servicio de trenes en el tramo Alameda-Nos se haya verificado dicha revisión.

3.3.2 Existen diferencias respecto de otros aspectos, que el Concesionario considera susceptibles de revisión, y que el Ministerio estima no se ajustan a las causales establecidas en la cláusula 5.5.2. De acuerdo con lo indicado en la Carta GGA 056-2016, de 26 de agosto de 2016, de la Sociedad Concesionaria, estos son: El Dictamen de la Dirección del Trabajo que produjo la anticipación de la negociación colectiva; la tasa de ocupación de los buses; las menores velocidades no reconocidas en el programa de operaciones; el "vandalismo delictual inhabilitante"; la antigüedad de la flota y el deterioro acelerado de los buses; el efecto inflacionario no considerado en pagos extemporáneos; la eliminación de la jornada excepcional; el traspaso de administración de zonas pagas al Concesionario; plan operacional no factible; flota de reserva; oficios descuento viajes en vacío; efecto sobre los ponderadores del Indexador de Precios y modificación del indicador ICMO; y modificaciones necesarias en los factores del indexador de precios.

3.4 Resultado del proceso de revisión programada 2016

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2016 determina el siguiente aumento de PPT₀:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$ 42,07
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.	-----

Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Concesionario aprobada por el Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT.	-----
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	\$42,07

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2016, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°1", del Addendum 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° 1, que fuere aprobado mediante Resolución N° 163, de 18 de noviembre de 2015, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 1"

A. Servicios a Operar

Troncal 1

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$ 623,24$ (seiscientos veintitrés coma veinticuatro pesos)

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 4,98%

B.3 $\overline{TPK} = 2,07$ (dos coma cero siete)

B.4 $\alpha = 0,03$

B.5 $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,85$ para el primer ajuste de AIPK, a realizarse en la liquidación N° 25 contada desde el inicio del Contrato de Concesión.

$\beta_2 = 0,65$ para los restantes ajustes de AIPK

B.6 Reserva inicial de afectación = 2.472.190 Plazas-km

B.7 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (febrero de 2014): 685 buses de Flota Base y 50 buses de Flota de Reserva.

C. Índices de referencia

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

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

D. Otros

Este cambio regirá, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 01 de mayo de 2016, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión, pero se ejecutarán 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 mientras no exista un pronunciamiento del Panel de Expertos que implique modificar los valores de ajustes de PPT que se establecen el presente Addendum, las partes han consensuado que el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, los que se tendrán presente y servirán de base para la próxima instancia de revisión programada, son los siguientes:

- 5.1** PPT₀: \$ 623,24 (seiscientos veintitrés coma veinticuatro pesos).
- 5.2** TP_K: 2,07 (dos coma cero siete).
- 5.3** Evasión: 29,65% (veintinueve coma sesenta y cinco por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales, de acuerdo a los datos del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, obtenidos según su metodología de medición.

De esta manera, los valores que se tomarán como base para el análisis de los aspectos que formarán parte del siguiente proceso de revisión programada y, por ende, para la determinación del ajuste de PPT₀ que pudiere corresponder, serán aquellos que para cada materia se indican en los números 5.1, 5.2 y 5.3 antes individualizados, con las precisiones señaladas.

Cláusula VI MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS

Las partes comparecientes acuerdan modificar el Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Concesionario de Uso de Vías, que fue aprobado mediante Resolución N° 258, de 23 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

- 6.1** En la cláusula 5.4.1.7 literal ii), del Contrato de Concesión:

Se reemplaza su título por el siguiente: "Pago por el uso de otra infraestructura concesionada y por el uso efectivo de infraestructura no concesionada".

Se incorpora el siguiente párrafo, al final de la cláusula señalada:



"El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen por el uso efectivo de aquella infraestructura no concesionada que resulte necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema, sean pagados con recursos de éste. Este derecho sólo procederá previa solicitud del Concesionario y con la autorización escrita del Ministerio, para lo cual será requisito que el uso de la referida infraestructura tenga lugar en el marco del respectivo Programa de Operación. El Concesionario deberá presentar al Ministerio la solicitud de reembolso de los pagos que corresponda y que hubiere realizado por esta causa dentro de los treinta (30) días siguientes de efectuados, a la cual deberá acompañar la correspondiente factura con sus respectivos respaldos. El reembolso se efectuará con los recursos disponibles del Sistema, en las fechas que corresponda de acuerdo a lo previsto en el punto 5.4.2.4."

6.2 *En la cláusula 5.4.2.4 literal ii):*

Se reemplaza su título por el siguiente: "Pago por el uso de infraestructura concesionada y no concesionada".

Se incorpora el siguiente párrafo final:

"Los costos por el uso efectivo de infraestructura no concesionada en los términos establecidos en el punto 5.4.1.7, que se devenguen entre los días 1 y el último día de cada mes, ambas fechas inclusive, se pagarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a aquel en que sea requerido el reembolso respectivo."

Cláusula VII VARIOS

- 7.1** *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.*
- 7.2** *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.*
- 7.3** *Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento constituye un mecanismo necesario para optimizar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago.*

Además, las partes comparecientes acuerdan que el presente instrumento contiene los mecanismos adecuados y suficientes para mantener y posibilitar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, como asimismo, de establecer ciertas condiciones de operación que permitan al Concesionario atender los servicios comprometidos, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago, sin menoscabo económico o patrimonial alguno para el Concesionario.

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 contenidas en el presente instrumento, en relación con los ajustes, montos y variables no disputadas por las partes de conformidad a lo indicado en el presente Addendum, salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico.

- 7.4** 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.
- 7.5** Personerías: La personería de don Cristián José Saphores Martínez y don Jorge Rodrigo Garcés Garay para actuar en representación de Inversiones Alsacia S.A., consta, respectivamente, en escritura pública de fecha 20 de abril de 2015, otorgada ante doña Gloria Acharan Toledo, Notario Público Titular de la 42° Notaria de Santiago, y en escritura pública de fecha 23 de diciembre de 2014, otorgada ante doña Gloria Acharan Toledo, Notario Público Titular de la 42° Notaria de Santiago; en tanto que el nombramiento de don Andrés Gómez-Lobo Echenique, consta en Decreto Supremo N°669, de fecha 11 de marzo de 2014, 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-may-15	191	73	4.468.374	2.184.929	0,9438061	2.062.150
10-jun-15	192	74	4.310.187	2.264.749	0,9403670	2.129.695
25-jun-15	193	75	4.503.692	2.264.722	0,9494546	2.150.251
10-jul-15	194	76	4.259.786	2.219.812	0,9136578	2.028.149
25-jul-15	195	77	4.180.672	2.232.805	0,8947069	1.997.706
10-ago-15	196	78	4.243.400	2.353.312	0,9230373	2.172.195
25-ago-15	197	79	4.006.170	2.209.287	0,8971420	1.982.044
10-sep-15	198	80	4.615.901	2.360.594	0,8960046	2.115.103
25-sep-15	199	81	4.479.897	2.241.775	0,8818322	1.976.869
10-oct-15	200	82	4.053.735	2.172.167	0,9172123	1.992.338
25-oct-15	201	83	4.306.464	2.198.488	0,9375467	2.061.185
10-nov-15	202	84	4.689.482	2.369.691	0,8985095	2.129.190
25-nov-15	203	85	4.386.221	2.201.500	0,9344779	2.057.253
10-dic-15	204	86	4.563.669	2.251.272	0,9234985	2.079.046
25-dic-15	205	87	4.359.582	2.201.879	0,9252780	2.037.350
10-ene-16	206	88	4.306.469	2.348.458	0,8881947	2.085.888
25-ene-16	207	89	3.796.674	1.969.448	0,9666899	1.903.846
10-feb-16	208	90	3.862.537	2.061.939	0,9785435	2.017.697
25-feb-16	209	91	3.511.536	1.950.192	0,9641804	1.880.337
10-mar-16	210	92	3.248.891	1.872.927	0,9659863	1.809.222
25-mar-16	211	93	4.302.795	2.255.782	0,9113963	2.055.911
10-abr-16	212	94	4.296.397	2.322.851	0,8800342	2.044.188
25-abr-16	213	95	4.387.302	2.255.076	0,8977252	2.024.439
10-may-16	214	96	3.963.692	2.223.038	0,8796340	1.955.459
			101.103.525			48.747.510,20

Anexo 2

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-may-13	143	25	4.673.109	2.189.981	0,910405763	1.993.771
10-jun-13	144	26	4.634.027	2.349.996	0,901873658	2.119.399
25-jun-13	145	27	4.692.417	2.210.997	0,904996876	2.000.946
10-jul-13	146	28	4.311.058	2.188.271	0,919288691	2.011.653
25-jul-13	147	29	4.562.912	2.243.304	0,93311278	2.093.256
10-ago-13	148	30	4.744.032	2.353.527	0,944907523	2.223.865
25-ago-13	149	31	4.569.025	2.200.854	0,925044604	2.035.888
10-sep-13	150	32	5.101.648	2.385.010	0,936643038	2.233.903
25-sep-13	151	33	4.627.669	2.201.119	0,944881746	2.079.797
10-oct-13	152	34	3.890.242	2.064.213	0,933242782	1.926.412
25-oct-13	153	35	4.949.550	2.253.732	0,927051224	2.089.325
10-nov-13	154	36	5.098.692	2.361.699	0,91955322	2.171.708
25-nov-13	155	37	4.707.841	2.181.686	0,905634918	1.975.811
10-dic-13	156	38	4.850.962	2.229.979	0,914236579	2.038.728
25-dic-13	157	39	4.805.838	2.199.535	0,914787466	2.012.107
10-ene-14	158	40	4.766.345	2.381.305	0,887786085	2.114.089
25-ene-14	159	41	4.057.713	2.009.917	0,939692842	1.888.705
10-feb-14	160	42	4.295.670	2.168.740	0,957331623	2.076.203
25-feb-14	161	43	3.421.935	1.972.978	0,951029577	1.876.361
10-mar-14	162	44	3.106.357	1.730.861	0,946176185	1.637.699
25-mar-14	163	45	4.553.576	2.219.017	0,931502855	2.067.021
10-abr-14	164	46	5.016.647	2.359.736	0,922572185	2.177.027
25-abr-14	165	47	5.026.236	2.249.924	0,911468885	2.050.735
10-may-14	166	48	4.613.916	2.164.173	0,942273915	2.039.244
			109.077.417			48.933.653,62

FDO. ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; CRISTIÁN JOSÉ SAPHORES MARTÍNEZ y JORGE RODRIGO GARCÉS GARAY, INVERSIONES ALSACIA S.A.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO.


ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
 Ministro de Transportes y Telecomunicaciones


RODRIGO VALDÉS PULIDO
 Ministro de Hacienda





DIRECCION DE PRESUPUESTOS
 SECTOR PASIVOS
 CONTINGENTES
 Y CONCESIONES
 MINISTERIO DE HACIENDA