

- 5 JUN 2018

TOTALMENTE TRAMITADO



CONTRALORIA GENERAL OFICINA GENERAL DE PARTES
25 MAYO 2018

DIRECTORIO DE TRANSPORTE DE SANTIAGO
COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE DE SANTIAGO
COMISION ASISORA PRESIDENCIAL
3543
TOMADO RAZON
31 MAY 2018
Contralor General de la Republica

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

Providencia	
Area Destino:	Para conocimiento y fines corresp.
	Preparar respuesta
	Difundir Fiscalia
	Tomar las medidas del caso
	Otros
	<input type="checkbox"/> Normal <input type="checkbox"/> Urgente <input type="checkbox"/> Reservado

MINISTERIO DE HACIENDA OFICINA DE PARTES
18 MAY 2018
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON

23 MAYO 2018
RECEPCION

DEPART. JURIDICO	
DEPT. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB DEPTO. C. CENTRAL	MRS SIBM 25 MAY 2018
SUB DPTO. E. CUENTAS	
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V. O. P. U. Y T.	
SUB DEPTO. MUNICIP.	23 MAY 2018
REFRENDACION	

Aprueba Addendum al Contrato Ad Referendum 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., y aprueba modificación del citado contrato.

RESOLUCIÓN N° 21

Santiago, 17 MAY 2018

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 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 Referendum 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" o "el Contrato"; las modificaciones al citado Contrato de Concesión y sus adenda; la carta de Su-Bus Chile S.A. G.G. N°172 de fecha 17 de septiembre de 2014; el oficio N° 4235, de 01 de octubre de 2014, de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano; el recurso de reposición y jerárquico en subsidio de fecha 08 de octubre de 2014, presentado por Su-Bus Chile S.A.; las presentaciones de Su-Bus Chile S.A. de fechas 13 de enero, 3 de julio y 19 de agosto, todas de 2015; la Resolución Exenta N° 3131, de 2014, de la Subsecretaría de Transportes; la Resolución Exenta N° 2513, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; los Oficios N° 6 y N° 7, ambos de 26 de mayo de 2015, del Panel de Expertos creado por la Ley N° 20.378; los Oficios N° 6252, de 2016, y N° 1565, N° 2275 y N° 3735, todos de 2017, de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano; el informe de auditoría realizado por Deloitte Auditores y Consultores Ltda., el 12 de julio de 2016, titulado "Proyecto Centro II Análisis Financiero"; el Acta de Junta de Acreedores a través de la cual se acuerda

RETRAILO
R SIN TRAMITAR
CON OFICIO N° 3858
FECHA: 25 MAYO 2018

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVO
CONTINGENCIAS
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

5517866

86

04207/2018

OF DE PARTES DIPRES
18.05.2018 09:32

la reorganización de la empresa verificada ante el 17° Juzgado Civil de Santiago, autos rol 14.613-2016; el oficio N°5.245, de 20 de febrero de 2018, de la Contraloría General de la República; la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República; y la demás normativa aplicable.

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 los Vistos, 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). 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).
2. Que, a través de su carta G.G. N°172 de fecha 17 de septiembre de 2014, Su-Bus Chile S.A. solicitó al Ministerio hacer uso de la instancia de revisión excepcional conforme al mecanismo descrito en la cláusula 5.5.5 del Contrato, presentando como aspectos susceptibles de revisión los puntos que a su juicio deberían ser analizados en dicha instancia por generar un impacto sobre el precio por pasajero transportado (PPT), a saber: ampliación de la infraestructura de Metro, caída en las velocidades, trabajo pesado, vandalismo, evasión y Factor de Eventos Operacionales (FEO).
3. Que mediante el oficio N° 4235, de 1 de octubre de 2014, de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, programa dependiente de la Subsecretaría de Transportes, se rechazó la solicitud de revisión excepcional, por estimarse que las situaciones esgrimidas por Su-Bus Chile S.A. no revestirían el carácter de excepcionales y fueron tratadas latamente en el proceso de revisión programada llevado a cabo entre los meses de marzo y mayo de 2014 con el Concesionario, sin que en la presentación se acompañaran antecedentes adicionales.
4. Que, con fecha 08 de octubre de 2014, Su-Bus Chile S.A. interpuso recurso de reposición y, en subsidio, recurso jerárquico en contra del oficio N° 4235, de 2014, solicitando dejar sin efecto dicho acto administrativo y disponer la apertura del proceso de revisión excepcional.
5. Que, pronunciándose sobre el recurso de reposición interpuesto, la Subsecretaría de Transportes lo rechazó en todas sus partes mediante la Resolución Exenta N° 3131, de 5 de diciembre de 2014. Asimismo, el citado acto administrativo concedió el recurso jerárquico deducido en subsidio por el Concesionario, ordenando elevar los autos al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para su conocimiento y fallo.
6. Que, con fechas 13 de enero, 3 de julio y 19 de agosto del año 2015, el Concesionario presentó sendos escritos en que solicitó al Ministerio tener presente determinadas circunstancias al momento de resolver el recurso jerárquico, realizando una serie de consideraciones, como también, en el caso del escrito de 13 de enero, solicitando diligencias y acompañando documentos.
7. Que mediante Resolución Exenta N° 2513, de 8 de septiembre de 2015, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones se pronunció sobre el recurso jerárquico, haciendo lugar a él y accediendo a la solicitud de dar inicio al proceso de revisión excepcional a solicitud del Concesionario, al tenor de lo expuesto en el punto 5.5.5 del Contrato de Concesión ya citado. Al efecto, se fijó como causa y objeto de la revisión la causal contemplada en el punto 5.5.2.4 del Contrato, referente a "*órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio*", sin perjuicio de las demás que pudieren ser acreditadas y determinadas por el Ministerio. Para lo anterior, se tuvo

especialmente en vista el pronunciamiento del Panel de Expertos creado por la Ley N° 20.378, comunicado a este Ministerio mediante los Oficios N° 6 y N° 7, de 26 de mayo del mismo año, ambos citados en los Vistos.

8. Que el Concesionario, con fecha 15 de septiembre de 2015, mediante Carta G.G. N°143, presentó al Ministerio el correspondiente Pre-Informe de Revisión Excepcional, señalando que, a su juicio, los factores a considerar en la revisión eran los siguientes: Desajuste del vector de costos (Mecanismo de ajuste de costos, MAC); imperfección de mecanismos de ajuste de ingresos (AIPK y ajuste al PPT por IPK de las revisiones programadas); ampliación de la infraestructura de Metro (aumento de oferta de Metro); aumento de costos por disminución de velocidades de operación; aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus ("trabajo pesado"); vandalismo; evasión; y Factor de Eventos Operacionales (FEO).
9. Que, por otra parte y en atención a lo dispuesto en la Resolución N°16, de 2016, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, el Ministerio determinó que la integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago de un servicio de trenes en el tramo Alameda-Nos debía ser analizada en el contexto de la revisión excepcional iniciada en cumplimiento de la precitada Resolución Exenta N°2513 por la causal contemplada en la cláusula 5.5.2.7 "*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*".
10. Que, las partes llevaron a cabo el proceso de revisión excepcional referido anteriormente mediante negociaciones, en las que se revisaron únicamente las siguientes causales:
 - (i) Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio (cláusula 5.5.2.4 del Contrato de Concesión), en relación específicamente con el aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus realizada por la Comisión Ergonómica Nacional; y
 - (ii) 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 (cláusula 5.5.2.7 del Contrato de Concesión), por la integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, del tren operado por Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos.
11. Que, de acuerdo con lo prescrito en la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, en relación con lo previsto en la cláusula 5.5.5.2, **el 26 de octubre de 2017**, las partes suscribieron un Addendum que incorporaba al Contrato de Concesión los ajustes consensuados en el proceso de revisión excepcional. En dicho instrumento se acordó un aumento total del PPT₀ de \$46,36.

En el mismo instrumento, las partes acordaron modificar el Contrato de Concesión, modificando la relación entre las variables de pago PPT y PK e incrementando el valor \overline{IPK} .

12. Que la Contraloría General de la República representó, según da cuenta el oficio N°5.245, de 20 de febrero de 2018, la Resolución N°38 de 2017 conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, que aprobaba el Addendum suscrito el 26 de octubre de 2017, entre otras razones por considerar que la modificación de la variable \overline{IPK} no era materia de una revisión excepcional y, además, por no expresar las razones que justifican dicha variación.
13. Que, habiéndose concluido el proceso de revisión excepcional el año 2017, después de un largo periodo de propuestas y contrapropuestas entre las partes, según dan cuenta los Oficios N° 6252, de 2016; y N° 1565, N° 2275 y N° 3735, todos de 2017, de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano y, acordadas las variables que constituirán los nuevos supuestos bases del negocio, es deber de esta autoridad atender los requerimientos del Organismo Contralor, así como velar por mantener el adecuado funcionamiento del transporte público de la

ciudad de Santiago y, por ende, suscribir un nuevo documento que permita mantener las variables consensuadas en dicha oportunidad, esto es, el **26 de octubre de 2017** y que, al mismo tiempo, contenga los ajustes pertinentes para subsanar los reparos formulados por la Entidad de Control.

14. Que el 15 de mayo de 2018 se suscribe el Addendum que corrige las observaciones formuladas por la Contraloría General de la República, manteniendo los acuerdos alcanzados con fecha **26 de octubre de 2017** por la autoridad de la época.
15. Que, a partir de los acuerdos alcanzados por la autoridad de la época en el proceso de revisión excepcional que concluyó con la suscripción del Addendum de fecha 26 de octubre de 2017, resulta imperativo modificar el Contrato suscrito con Su-Bus Chile S.A. e introducir ajustes en la estructura de ingresos del Concesionario para evitar conductas indeseables que aumenten artificialmente la demanda y, en definitiva, alteren los ingresos del Concesionario afectando los recursos del Sistema.
16. Que, el Directorio de Transporte Público Metropolitano informó en su oportunidad que el incremento de PPT derivado del proceso de revisión excepcional a que se refieren los párrafos anteriores, conllevan consecuencias de tipo económico-financiero que requieren un reequilibrio de las principales variables que conforme al Contrato componen los ingresos del Concesionario (PPT-PK), pues las revisiones programadas o excepcionales dan lugar a ajustes del PPT, pero no del PK. Así, la preeminencia en el Contrato del PPT por sobre el PK como componente de los ingresos del Concesionario, no puede tener un alcance o aplicación ilimitado en el tiempo por razones económicas, debido a que sus efectos pueden llevar a alentar conductas indeseables por parte del Concesionario. Por lo anterior, debe recordarse que los precios fijados en los Contratos de Concesión son independientes de las tarifas a público del Sistema, por lo que en un esquema en que los ingresos del Concesionario se encuentran constituidos principalmente por un pago que depende de la cantidad de usuarios que validan, resulta económicamente necesario que el valor de dicho pago (individualmente considerado), sea inferior a valor de la tarifa que el usuario paga por acceder al servicio, de modo tal que no exista un incentivo a crear una demanda artificial.

Considerando, asimismo, que en el caso de Su-Bus el contrato actual ya tiene una vigencia de 6 años, dentro de los cuales se han llevado a cabo diversos procesos de revisión programada y excepcional, resulta natural que al cabo de dicho tiempo ya casi no exista espacio para que el PPT siga siendo inferior a la tarifa a público, de modo tal que la única forma de absorber las adecuaciones de precio originadas por dichas revisiones sea redistribuyendo el peso o proporción que sobre los ingresos de la concesión representan el PPT y el PK.

17. Que, en consecuencia, la suscripción del Addendum que incorporó los ajustes consensuados en el proceso de revisión excepcional iniciado el año 2015 conforme a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°2513, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, elevó la variable PPT por sobre la tarifa a público, de suerte tal que para evitar conductas que puedan generar una demanda artificial resulta necesario modificar el Contrato de Concesión en virtud del principio de flexibilidad, con el objeto de velar por y propender a: (i) la correcta ejecución del Contrato de Concesión por parte del Concesionario; (ii) impedir la existencia de incentivos perversos que puedan afectar el interés público comprometido; y (iii) mantener y asegurar la correspondencia del equilibrio financiero del Sistema de Transporte Público con los ingresos a que tiene derecho el Concesionario. Para lo anterior, se hace necesario modificar los factores PPT y PK, redistribuyendo así el peso o proporción que sobre los ingresos de la concesión representan dichas variables.
18. Que la referida redistribución y nueva ponderación en la composición del ingreso del Concesionario, conlleva una necesaria reducción del PPT₀ y aumento de los valores de los PK₀.
19. Que, por otra parte, y también para velar por la continuidad y calidad de los servicios, la autoridad, a través del Directorio de Transporte Público Metropolitano, permanentemente revisa la operación de cada uno de los Concesionarios que

integran el Sistema. En el cumplimiento de estas labores, durante el año 2016 se estimó necesario revisar la viabilidad financiera y operativa del Concesionario de la Unidad de Negocio N°2, supuesto necesario para la continuidad y calidad de los servicios de transporte público.

En ese sentido, y utilizando las prerrogativas entregadas por el marco jurídico existente, el Directorio de Transporte Público Metropolitano, encargó a la empresa consultora Deloitte Auditores y Consultores Ltda., un análisis de la situación económica y financiera de la empresa Su-Bus Chile S.A., a partir del cual se evidenció un desajuste en la estructura de ingresos y costos. Esta situación se vio corroborada con el inicio del procedimiento concursal de reorganización judicial solicitado por Su-Bus Chile S.A. y cuyo acuerdo de reorganización judicial fue aprobado por la Junta de Acreedores con fecha 15 de septiembre de 2016.

20. Que, en este contexto y atendido los principios que inspiran el Contrato de Concesión, así como el deber de velar por la continuidad y permanencia de los servicios de transporte público de pasajeros que recae sobre este Ministerio, el Directorio de Transporte Público Metropolitano realizó sus propias estimaciones, determinando un valor de PPT₀ a ajustar inferior al que se obtiene a partir de la auditoría encargada, por lo que se ha considerado necesario aumentar el PPT₀ de la empresa concesionaria en \$11,68 adicionales a la revisión que se refiere el Addendum que en este acto se aprueba.

No obstante, y atendido a lo dispuesto en los considerandos anteriores de esta resolución, en particular de lo indicado en el N°16, se requiere utilizar una herramienta distinta para materializar el incremento del PPT señalado. En efecto, no resulta conveniente continuar aumentando el valor de PK -por sobre la redistribución a que se refieren los considerandos anteriores- debido a que altos valores de PK podrían crear el incentivo a recorrer más kilómetros en desmedro del traslado de pasajeros, lo que traería consecuencias directas en la calidad de servicio prestada a los usuarios. Así, la autoridad de la época determinó materializar el aumento del PPT a través de la modificación del valor \overline{PK} , incrementándolo de 1,67 a 1,70.

21. Que, las cláusulas del Contrato de Concesión deben necesariamente ser entendidas como parte de un todo integral y armónico, de conformidad a las reglas generales de interpretación del Código Civil. Bajo dicha premisa, se han tenido presente, entre otros, los siguientes preceptos recogidos en el mismo Contrato de Concesión:

(i) La regulación jurídica del transporte público concesionado tiene por finalidad la obtención de un servicio de calidad, que reconozca como núcleo central el interés público comprometido en el desarrollo de la actividad de transporte público y, asimismo, considere respecto de los proveedores de servicios un régimen contractual que otorgue confianza, certeza, estabilidad jurídica y garantía de sus derechos.

(ii) Luego y tal como se consigna en el Preámbulo del Contrato de Concesión, tiene como objetivos:

- *"Mejorar la calidad del servicio entregado a los usuarios.*
- *Reducir los costos del Sistema, con el fin de disminuir las presiones sobre la tarifa a usuarios.*
- **Contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo...**

(iii) Por otra parte, el contrato de concesión reconoce expresamente que el *"interés público asociado a la actividad del transporte de pasajeros y la naturaleza dinámica de ésta, obligan al MTT a adoptar en forma permanente aquellas medidas que resulten necesarias para resguardar la satisfacción de dicho interés público.*

Como contrapartida, el contrato de concesión debe reconocer las variaciones que pueden presentarse a lo largo del período de concesión y que no sean consecuencia de decisiones de gestión del Concesionario, y velar por el equilibrio

económico del contrato como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio."

22. Que, a mayor abundamiento y acorde con el principio de flexibilidad e integración establecido en la cláusula 1.6.3, el Contrato de Concesión permite a las partes convenir, durante su ejecución, las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad de Santiago.
23. Que, con la finalidad de velar íntegramente por los objetivos planteados al celebrar los Contratos de Concesión del sistema de transporte público para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, es menester garantizar la continuidad y permanencia de los servicios de transporte, lo que se traduce en que se proteja cabalmente el equilibrio económico del contrato y la sostenibilidad del concesionario, manteniendo los incentivos para realizar y ejecutar dichas funciones, teniendo en consideración las variables y el dinamismo propio de la actividad.
24. Que, en el mismo sentido, el artículo 3º *terdecies*, de la Ley N° 18.696, señala como obligación del Ministerio la siguiente: "*De la continuidad del servicio. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptará las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, así como los de los trabajadores del respectivo concesionario*".
25. Que, en atención a lo anterior, esto es, asegurar la prestación del servicio de transporte público a todos los usuarios, el Ministerio, dentro de las esferas de su competencia y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, debe aprobar la modificación y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.
26. Que conforme lo anterior, el 16 de mayo de 2018 se suscribe la Modificación del Contrato de Concesión, haciéndose cargo de las observaciones formuladas por la Contraloría General de la República y manteniendo los acuerdos alcanzados por las partes con fecha **26 de octubre de 2017**.
27. Que todo lo anterior se enmarca y obedece a lo dispuesto en las Leyes N° 18.059 y N° 18.696, cuerpos normativos que han asignado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la calidad de órgano rector nacional en materias de tránsito y transporte, otorgándole un conjunto de potestades, atribuciones y deberes, y estableciendo como principio general aplicable a la celebración y ejecución de los contratos de concesión que estos tendrán por finalidad la satisfacción del interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad, que garantice la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transporte.
28. Que, en atención a lo anterior, esto es, del deber de resguardar la prestación del servicio de transporte público para todos los usuarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar el Addendum y la consecuente Modificación del Contrato de Concesión, documentos que recogen las adecuaciones al Contrato de Concesión que permiten la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

1. APRUÉBESE el Addendum al Contrato Ad Referéndum 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 15 de mayo de 2018, que se transcribe íntegramente a continuación:

**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 15 de mayo de 2018, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniero civil, cédula nacional de identidad 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 doña María Fernanda Márquez Flórez, colombiana, soltera, administrador de empresas, cédula de identidad para extranjeros N°22.112.489-8, y don José Andrés de Cárcer Prado, chileno, casado, empresario, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur N°590, piso 7, 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.

El Ministerio y el Concesionario podrán ser referidos individualmente como "Parte" y colectivamente como "las Partes."

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 18.696, la empresa Su-Bus Chile S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato Ad Referendum 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), pero también el contrato permite que excepcionalmente éstas se lleven a cabo en una oportunidad diferente (revisiones excepcionales). Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión se encuentran detallados en la cláusula 5.5.2, en tanto que el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la cláusula 5.5.4, para las revisiones programadas, y en la cláusula 5.5.5, respecto de las revisiones excepcionales.
- 1.3** Que, el Concesionario de la Unidad de Negocio N°2, Su-Bus Chile S.A., informó en su Carta G.G. N°172/2014, de 17 de septiembre de 2014, de un cambio relevante en las variables económicas del contrato y solicitó, en consecuencia, se iniciase un proceso de revisión excepcional, conforme expresamente lo prevé la referida cláusula 5.5.5. Junto con ello, propuso los factores que, en su opinión, justificaban la apertura de dicha instancia.

- 1.4** Que, mediante el Oficio N°4235, de 1 de octubre de 2014, del Administrador de Contrato, se rechazó la solicitud de revisión excepcional, por cuanto se consideró que *"las situaciones esgrimidas no revisten el carácter de excepcionales y ya han sido tratadas latamente en el proceso de revisión programada llevado a cabo entre los meses de marzo y mayo de 2014"*, indicando, además, que no se incorporaron antecedentes adicionales que permitieran reevaluar los temas mencionados, ni antecedentes suficientes para sustentar las alegaciones vertidas.
- 1.5** Que, con fecha 8 de octubre de 2014, el Concesionario interpuso un recurso de reposición y, en subsidio, recurso jerárquico, en contra del Oficio N°4235, de 2014, con el objeto que se dejara sin efecto dicho acto administrativo y se dispusiera la apertura del proceso de revisión excepcional en los términos solicitados en la Carta G.G. N°172/2014, ya citada.
- 1.6** Que, pronunciándose sobre el recurso de reposición interpuesto, la Subsecretaría de Transportes lo rechazó en todas sus partes mediante la Resolución Exenta N° 3131, de 5 de diciembre de 2014. Asimismo, el citado acto administrativo concedió el recurso jerárquico deducido en subsidio por el Concesionario, ordenando elevar los autos al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para su conocimiento y fallo.
- 1.7** Que, con fechas 13 de enero, 3 de julio y 19 de agosto del año 2015, el Concesionario presentó sendos escritos en que solicitó al Ministerio tener presente determinadas circunstancias al momento de resolver el recurso jerárquico, realizando una serie de consideraciones, como también, en el caso del escrito de 13 de enero, solicitando diligencias y acompañando documentos.
- 1.8** Que, mediante la Resolución Exenta N°2513, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se accede finalmente a la solicitud de revisión excepcional por la causal contemplada en el punto 5.5.2.4 del Contrato de Concesión, referente a *"Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, sin perjuicio de las demás que pudieren ser acreditadas y determinadas por el Ministerio."*
- 1.9** Que en consecuencia, el Concesionario presentó con fecha 15 de septiembre de 2015 y mediante Carta G.G. N°143, el correspondiente Pre-Informe de Revisión Excepcional, señalando que, a su juicio, los factores a considerar en la revisión eran los siguientes:
- (i) Desajuste del vector de costos (Mecanismo de ajuste de costos, MAC);
 - (ii) Imperfección de mecanismos de ajuste de ingresos (AIPK y ajuste al PPT por IPK de las revisiones programadas);
 - (iii) Ampliación de la infraestructura de Metro (aumento de oferta de Metro);
 - (iv) Aumento de costos por disminución de velocidades de operación;
 - (v) Aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus ("trabajo pesado");vandalismo; evasión; y Factor de Eventos Operacionales (FEO).
- 1.10** Que, por otra parte, mediante Resolución N°16, de 2016, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se aprobó la Modificación y Addendum al Contrato de Concesión de Uso de Vías, suscrito el 9 de junio de 2016 entre Su-Bus Chile S.A. y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que puso término al segundo proceso de revisión programada. En la cláusula 3.2.1 del citado instrumento, se estableció que:

"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, las 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."

En atención a ello, el Ministerio determinó que la causal contemplada en la cláusula 5.5.2.7 "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", en relación con 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; debía ser analizada en el contexto de la revisión excepcional abierta en cumplimiento de la precitada Resolución Exenta N°2513.

1.11 Que, las partes llevaron a cabo el proceso de revisión excepcional referido anteriormente mediante negociaciones, en las que se revisaron únicamente las siguientes causales:

(i) Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio (cláusula 5.5.2.4 del Contrato de Concesión), en relación específicamente con el aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus realizada por la Comisión Ergonómica Nacional; y
(ii) 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 (cláusula 5.5.2.7 del Contrato de Concesión), por la integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, del Tren operado por Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos.

1.12 Que, de acuerdo a lo prescrito en la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, en relación con lo previsto en la cláusula 5.5.5.2, **el 26 de octubre de 2017**, las partes suscribieron un Addendum que incorporaba al Contrato de Concesión los ajustes consensuados en el proceso de revisión excepcional. En el mismo instrumento, las partes acordaron incrementar el valor \overline{IPK} y una modificación de contrato que sustituye la relación entre las variables de pago PPT y PK.

1.13 Que, la Contraloría General de la República representó, según da cuenta el oficio N°5.245, de 20 de febrero de 2018, la Resolución N°38, de 2017 conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, que aprobaba el Addendum suscrito el 26 de octubre de 2017, entre otras razones por considerar que la modificación de la variable \overline{IPK} no era materia de una revisión excepcional y, además, por no expresar las razones que justifican dicha variación.

1.14 Que, habiéndose concluido el proceso de revisión excepcional el año 2017 y acordado las variables que constituirán los nuevos supuestos bases del negocio, es deber de esta autoridad atender los requerimientos del Organismo Contralor y suscribir un nuevo documento que permita mantener las variables consensuadas en dicha oportunidad, esto es, el 26 de octubre de 2017 y que, al mismo tiempo, contenga los ajustes pertinentes para subsanar los reparos formulados por la Entidad de Control.

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

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

3.1 Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

El Ministerio aceptó la solicitud de revisión respecto del aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones, debido a la sobrecotización previsional que debió implementarse en cumplimiento de lo resuelto por la Comisión Ergonómica Nacional, que calificó la labor de conductor como trabajo pesado, mediante el Dictamen N°64, de 14 de febrero de 2013, confirmado por la Comisión de Apelaciones de la Superintendencia de Pensiones, a través del Oficio Ord. N°113, de 24 de abril de 2013. Para ello se tuvieron también presentes los informes del Panel de Expertos de la Ley N°20.378, contenidos en los Oficios Ord. N°5 y N°6, ambos de 2015.

Realizado el análisis de los antecedentes, se estableció un incremento de PPT₀ de \$9,28 (nueve coma veintiocho pesos).

3.2 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.

Las partes declaran que, efectuados los análisis de los antecedentes técnicos, según consta en el Informe de Revisión Excepcional elaborado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se determinó el ajuste correspondiente en el PPT₀ de la Sociedad Concesionaria producto del inicio de la operación del tramo Alameda-Nos del servicio de trenes operado por Tren Central S.A., el que corresponde a \$37,08 (treinta y siete coma cero ocho pesos).

Asimismo, se deja constancia que la presente revisión no incluyó la incorporación de las nuevas líneas 3 y 6 de Metro. En atención a ello, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.5.5.

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

Las partes dejan constancia que en la presente revisión excepcional no hubo cambios normativos u otros en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2. del Contrato de Concesión. De esta constancia se excluye el impacto del inicio de la operación integrada al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago de las líneas 6 y 3 operadas por Metro S.A. y las demás materias que sean procedentes conforme la cláusula 5.5. De conformidad con ello, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.5.5.

3.4 Resultado del proceso de revisión excepcional

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



Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	---
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	\$9,28
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	\$37,08
Total pesos de PPT₀	\$46,36

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión excepcional indicada en la cláusula precedente, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°2", del 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°16, de 14 de junio de 2016, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, por el siguiente:

**"FICHA TECNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N° 2"**

A. Servicios a Operar

Troncal 2 y Zona G

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 =$

\$ 628,13 a partir del 1 de marzo de 2017 (seiscientos veintiocho coma trece).

\$ 665,21 a partir del 9 de marzo de 2017 (seiscientos sesenta y cinco coma veintiuno).

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

B.3 $IPK_0 = 1,96$

B.4 $\overline{IPK} = 1,67$ (uno coma sesenta y siete)

B.5 $\alpha = 0,03$

B.6 $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,65$

B.7 Reserva inicial de afectación = 5.024.435 Plazas-km

B.8 Flota Contratada asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (marzo de 2017): 1.219 buses Flota Contratada Base y 57 buses de Flota de Reserva.

C. Programa de Operación

C.1 Se contempla la optimización del Programa de Operación de temporada normal de la Zona G, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido, con la siguiente reducción de kilómetros inicial respecto de la situación vigente a la firma del Contrato:

- Laboral: 6%
- Sábado: 3%
- Domingo y festivos: 2%

C.2 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.3 Se contempla la inclusión de kilómetros no comerciales de servicios súper expresos que sean requeridos para el cumplimiento del Programa de Operación, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.

C.4 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.5 En el Programa de Operación del año 2017, se considerará la incorporación de los siguientes ajustes:

- a) Traspaso del Componente "Programa de Operación Integrado" al componente "Programa de Operación Básico".
- b) Disminución de asimetrías en servicios por medio del aumento de frecuencias en sentidos de menor carga.

- c) Reducción de frecuencias en fines de semana y períodos nocturnos y/o de baja demanda.
- d) Extensión de trazado de los servicios 202c, 214 y 230, los cuales concluirán recorrido comercial en Terminal Los Libertadores.
- e) Eliminación de servicios 222e y 207c.
- f) Eliminación de servicios 218e y 261e.
- g) Ajustes de trazados para los servicios 203e y 206e.
- h) Modificación del punto de regulación del servicio 226.

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):

- a. Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7
- b. Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12
- c. Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41
- d. Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32
- e. Índice de precios Lubricantes = 144,78
- f. Índice de precios de Neumáticos = 143,08
- g. Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41

Los cambios derivados del aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones, producto de lo resuelto por la Comisión Ergonómica Nacional, que calificó la labor de conductor como trabajo pesado, regirán a partir del día 1 de marzo de 2017, pero se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe este Addendum.

En tanto, los ajustes realizados por el inicio de la operación del tramo Alameda-Nos del servicio de trenes operado por Tren Central S.A., comenzarán a regir desde el inicio de la primera fase de la operación de éste, esto es el 09 de marzo de 2017; y 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 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 la tercera instancia de revisión programada de marzo 2018. Dichos supuestos son:

- 5.1** PPT₀: \$665,21 a partir del 9 de marzo de 2017 (Seiscientos sesenta y cinco coma veintiún pesos).
- 5.2** $\overline{IPK} = 1,67$ (uno coma sesenta y siete).
- 5.3** Evasión: 28,4% (veintiocho coma cuatro 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, y cuyo valor quedó determinado en la revisión programada aprobada por Resolución N°16, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda

De esta manera, los valores que se tomarán como base para el análisis de los aspectos que formarán parte del tercer 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 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** El Concesionario compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede jurisdiccional 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 derivado de las materias aceptadas por éste y revisadas en el presente instrumento, salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico.
- 6.4** Sin perjuicio de la eventual transferencia que el Concesionario puede efectuar dentro de sus facultades sobre los terminales de su propiedad y/o los derechos personales que le asistan sobre éstos, el Ministerio velará porque dichos terminales y/o los derechos personales, se mantengan como bienes afectos al cumplimiento de la concesión hasta su debido término, conforme la legislación aplicable.
- 6.5** 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.
- 6.6** Personerías: La personería de doña María Fernanda Márquez Flórez y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de Su-Bus Chile S.A., consta de escritura pública de fecha 17 de diciembre de 2007, otorgada en la Notaría de Santiago de don Juan Ricardo San Martín Urrejola, en tanto que el nombramiento 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.

FDO. GLORIA HUTT HESSE, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; MARIA FERNANDA MÁRQUEZ FLÓREZ y JOSÉ ANDRÉS DE CÁRCER PRADO, Su-Bus Chile S.A.

2. APRUÉBESE la Modificación al Contrato Ad Referéndum 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, suscrita entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N°2, Su-Bus Chile S.A., el 16 de mayo de 2018, que se transcribe íntegramente a continuación:

**MODIFICACIÓN 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 16 de mayo de 2018, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniero civil, cédula nacional de identidad 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 doña María Fernanda Márquez Flórez, colombiana, soltera, administrador de empresas, cédula de identidad para extranjeros N°22.112.489-8, y don José Andrés de Cárcer Prado, chileno, casado, empresario, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur N°590, piso 7, comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el "**Concesionario**" o la "**Sociedad Concesionaria**", indistintamente; se ha convenido la siguiente 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.

El Ministerio y el Concesionario podrán ser referidos individualmente como "Parte" y colectivamente como "las Partes."

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto por 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 de acuerdo a lo prescrito en la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, en relación con lo previsto en la cláusula 5.5.5.2 del citado instrumento, **el 26 de octubre de 2017**, las partes suscribieron un Addendum que incorporó al Contrato de Concesión los ajustes consensuados respecto de las causales revisadas en el proceso de revisión excepcional iniciado el año 2015 conforme a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°2513, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En dicho instrumento se acordó un aumento total del PPT de \$46,36 por las siguientes causales: (i) Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio (cláusula 5.5.2.4 del Contrato de Concesión), en relación específicamente con el aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus realizada por la Comisión Ergonómica Nacional; y (ii) 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 (cláusula 5.5.2.7 del Contrato de Concesión), por la integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, del Tren operado por Trenes Metropolitanos S.A.

En el mismo instrumento, las partes acordaron una modificación de contrato que sustituye la relación entre las variables de pago PPT y PK, y finalmente un incremento del valor \overline{IPK} .

- 1.3 Que la Contraloría General de la República representó, según da cuenta el oficio N°5.245, de 20 de febrero de 2018, la Resolución N°38, de 2017 conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, que aprobaba el Addendum suscrito **el 26 de octubre de 2017**, entre otras razones por considerar que la modificación de la variable \overline{IPK} no era materia de una revisión excepcional y, además, por no expresar las razones que justifican dicha variación.
- 1.4 Que, el 15 de mayo de 2018, las partes suscribieron un nuevo Addendum que mantuvo las variables consensuadas en el proceso de revisión excepcional concluido mediante la suscripción del Addendum de fecha **26 de octubre de 2017** pero que, al mismo tiempo, subsana los reparos formulados por la Entidad de Control.
- 1.5 Que el incremento de PPT derivado del proceso de revisión excepcional a que se refieren los párrafos anteriores, elevó la variable PPT_0 por sobre la tarifa a público, de suerte tal que para evitar conductas que puedan generar una demanda artificial resulta necesario modificar el contrato de concesión en virtud del principio de flexibilidad, con el objeto de velar y propender por: (i) la correcta ejecución del contrato de concesión por parte del concesionario; (ii) impedir la existencia de incentivos perversos que puedan afectar el interés público comprometido; y (iii) mantener y asegurar la correspondencia del equilibrio financiero del sistema de transporte con los ingresos a que tiene derecho el concesionario. Para lo anterior, se hace necesario modificar los factores PPT y PK, redistribuyendo así el peso o proporción que sobre los ingresos de la concesión representan dichas variables.
- 1.6 Que la referida redistribución y nueva ponderación en la composición del ingreso, conlleva una necesaria reducción del PPT_0 y aumento de los valores de los PK. Esta modificación, adicional a los ajustes de PPT que puedan corresponder por aplicación de las instancias de revisión a que se refiere la cláusula 5.5, se ha vuelto indispensable, más aun si se tiene en consideración que aun están pendientes nuevas instancias de revisión, como la tercera revisión programada que ya está en curso para este Concesionario.

Asimismo, se ha convenido un incremento en el valor \overline{IPK} , que permita dar cumplimiento a los deberes que la ley impone al MTT de propender a un sistema de transporte eficiente y permanente.

Cláusula II DEFINICIONES

Para los efectos de la presente 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 de la presente modificación al Contrato de Concesión.

Cláusula III MODIFICACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN

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° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

1. En la cláusula **5.4.1.4, "Cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T"** del Contrato de Concesión, se agrega, a continuación de la Tabla 1, lo siguiente:

"A partir del primer día del mes siguiente a aquel en que se verificó el inicio de la primera fase de operación del servicio de trenes en el tramo Alameda-Nos operado por Tren Central S.A. (fase que comenzó el 9 de marzo de 2017), se deberán considerar los valores de $PK_{j,k,0}$ que se presentan en la siguiente Tabla 2, donde el subíndice k corresponde a la tecnología de propulsión y j a la tipología del bus."

Tabla 2
Valores de $PK_{j,k,0}$ (pesos \$ a junio 2011)

Tipología de bus j	Tecnología de propulsión k	Pago por Kilómetro, $PK_{j,k,0}$
A1	Diesel	352,72
A2	Diesel	352,72
B1	Diesel	505,73
B2	Diesel	505,73
C2	Diesel	798,03
L	Diesel	352,72
P y M	Diesel	352,72

Las partes dejan constancia que la presente modificación tendrá como efecto, para la mantención del equilibrio de los ingresos totales, una reducción del precio por pasajero transportado de \$80,4 pesos, que se aplicará desde el primer día del mes siguiente a aquel en que se verificó el inicio de la primera fase de operación del servicio de trenes en el tramo Alameda-Nos operado por Tren Central S.A. (fase que comenzó el 9 de marzo de 2017).

2. En la cláusula **5.5.2, "Aspectos susceptibles de revisión (causa y objeto de la revisión)"** del Contrato de Concesión, se agrega, a continuación de la expresión "últimos doce (12) meses." con que finaliza el apartado 5.5.2.1, lo siguiente:

"Sin perjuicio de lo anterior, con ocasión de las instancias de revisión y en el evento de que alguna de las variables que haya sido objeto de revisión en dichos procesos tenga una magnitud tal que pueda impactar significativamente en el IPK hacia el futuro, las partes podrán estimar y fijar de común acuerdo un nuevo valor para el índice de referencia valor \overline{IPK} . El alcance de dicha estimación y fijación deberá quedar establecido en el Addendum y Ficha Técnica con que se proceda al cierre del respectivo proceso de revisión de conformidad al punto 5.5.4.3 del presente Contrato".

3. En la cláusula **7.1, "Deber de Informar"** del Contrato de Concesión, se agrega, a continuación del punto 7.1.12, el punto 7.1.13 siguiente:

"7.1.13 Informe trimestral de la retención que debe efectuar el Concesionario a partir del año 2018, para realizar la provisión de fondos del pago de las indemnizaciones laborales que se devenguen en razón del término de los contratos de trabajo de sus dependientes, de acuerdo a lo dispuesto en el Acuerdo de Reorganización de la Ley N° 20.720, el cual fue aprobado por el 17° Juzgado Civil de Santiago, con resolución ejecutoriada el 5 de octubre de 2016."

4. Modificación \overline{IPK}

Las partes acuerdan sustituir el valor $\overline{IPK} = 1,67$ (uno coma sesenta y siete) por el $\overline{IPK} = 1,70$ (uno coma setenta), el que regirá a partir del 1 de octubre de 2017, pero

se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe la presente modificación de contrato.

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que por este acto se acuerdan, las partes convienen en reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°2", del 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 acordado el 15 de mayo de 2018 y al que se refiere la cláusula 1.4, por el siguiente:

"FICHA TECNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 2"

A. Servicios a Operar Troncal 2 y Zona G

B. Parámetros

- B.1 $PPT_0 = \$ 584,81$ (quinientos ochenta y cuatro coma ochenta y un pesos).
B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 9,76%
B.3 $IPK_0 = 1,96$
B.4 $\overline{IPK} = 1,70$ (uno coma setenta)
B.5 $\alpha = 0,03$
B.6 $\beta_1 = 0,35$
 $\beta_2 = 0,65$
B.7 Reserva inicial de afectación = 5.024.435 Plazas-km
B.8 Flota Contratada asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (marzo de 2017): 1.219 buses Flota Contratada Base y 57 buses de Flota de Reserva.

C. Programa de Operación

- C.1 Se contempla la optimización del Programa de Operación de temporada normal de la Zona G, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido, con la siguiente reducción de kilómetros inicial respecto de la situación vigente a la firma del Contrato:
- Laboral: 6%
 - Sábados: 3%
 - Domingos y festivos: 2%
- C.2 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.3 Se contempla la inclusión de kilómetros no comerciales de servicios súper expresos que sean requeridos para el cumplimiento del Programa de Operación, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.
- C.4 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.5 En el Programa de Operación del año 2017, se considerará la incorporación de los siguientes ajustes:

- a) Traspaso del Componente "Programa de Operación Integrado" al componente "Programa de Operación Básico".
- b) Disminución de asimetrías en servicios por medio del aumento de frecuencias en sentidos de menor carga.
- c) Reducción de frecuencias en fines de semana y períodos nocturnos y/o de baja demanda.
- d) Extensión de trazado de los servicios 202c, 214 y 230, los cuales concluirán recorrido comercial en Terminal Los Libertadores.
- e) Eliminación de servicios 222e y 207c.
- f) Eliminación de servicios 218e y 261e.
- g) Ajustes de trazados para los servicios 203e y 206e.
- h) Modificación del punto de regulación del servicio 226.

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):

- a. Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7
- b. Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12
- c. Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41
- d. Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32
- e. Índice de precios Lubricantes = 144,78
- f. Índice de precios de Neumáticos = 143,08
- g. Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41

Los ajustes a los valores PK y la disminución del PPT regirán a partir del día 1 de abril de 2017, pero se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe esta modificación.

La variación del valor \overline{IPK} regirá a partir del 1 de octubre de 2017, pero se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe esta modificación.

Cláusula V CONSTANCIAS:

Considerando las modificaciones que por este instrumento se acuerdan, las partes dejan constancia que los valores que se tomarán como base para el análisis de los aspectos que formarán parte del tercer proceso de revisión programada de marzo de 2018 y, por ende, para la determinación del ajuste de PPT_0 que pudiere corresponder, serán:

5.1 PPT_0 : \$584,81 (quinientos ochenta y cuatro coma ochenta y un pesos).

5.2 $\overline{IPK} = 1,70$ (uno coma setenta).

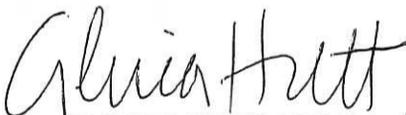
5.3 Evasión: 28,4% (veintiocho coma cuatro por ciento), equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales, de acuerdo a los datos del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, obtenidos según su metodología de medición, y cuyo valor quedó determinado en la revisión programa aprobada por Resolución N°16, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.

Cláusula VI VARIOS

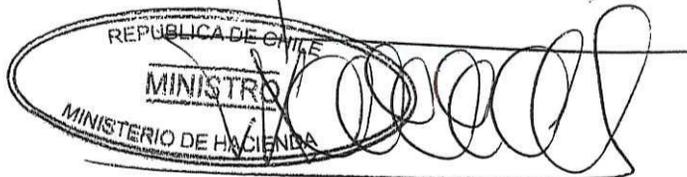
- 6.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes del Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses.
- 6.2** Al Concesionario le son aplicables 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** El Concesionario compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede jurisdiccional 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, derivado de los efectos de la presente modificación, salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico.
- 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 doña María Fernanda Márquez Flórez y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de Su-Bus Chile S.A., consta de escritura pública de fecha 17 de diciembre de 2007, otorgada en la Notaría de Santiago de don Juan Ricardo San Martín Urrejola, en tanto que el nombramiento 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.

FDO. GLORIA HUTT HESSE, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; MARIA FERNANDA MÁRQUEZ FLÓREZ 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



REPUBLICA DE CHILE
MINISTRO
MINISTERIO DE HACIENDA

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda



**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 15 de mayo de 2018, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniero civil, cédula nacional de identidad 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 doña María Fernanda Márquez Flórez, colombiana, soltera, administrador de empresas, cédula de identidad para extranjeros N°22.112.489-8, y don José Andrés de Cárcer Prado, chileno, casado, empresario, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur N°590, piso 7, 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.

El Ministerio y el Concesionario podrán ser referidos individualmente como "Parte" y colectivamente como "las Partes."

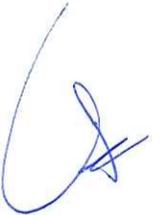
Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 18.696, la empresa Su-Bus Chile S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato Ad Referendum 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), pero también el contrato permite que excepcionalmente éstas se lleven a cabo en una oportunidad diferente (revisiones excepcionales). Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión se encuentran detallados en la cláusula 5.5.2, en tanto que el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la



cláusula 5.5.4, para las revisiones programadas, y en la cláusula 5.5.5, respecto de las revisiones excepcionales.

- 1.3** Que, el Concesionario de la Unidad de Negocio N°2, Su-Bus Chile S.A., informó en su Carta G.G. N°172/2014, de 17 de septiembre de 2014, de un cambio relevante en las variables económicas del contrato y solicitó, en consecuencia, se iniciase un proceso de revisión excepcional, conforme expresamente lo prevé la referida cláusula 5.5.5. Junto con ello, propuso los factores que, en su opinión, justificaban la apertura de dicha instancia.
- 1.4** Que, mediante el Oficio N°4235, de 1 de octubre de 2014, del Administrador de Contrato, se rechazó la solicitud de revisión excepcional, por cuanto se consideró que *"las situaciones esgrimidas no revisten el carácter de excepcionales y ya han sido tratadas latamente en el proceso de revisión programada llevado a cabo entre los meses de marzo y mayo de 2014"*, indicando, además, que no se incorporaron antecedentes adicionales que permitieran reevaluar los temas mencionados, ni antecedentes suficientes para sustentar las alegaciones vertidas.
- 1.5** Que, con fecha 8 de octubre de 2014, el Concesionario interpuso un recurso de reposición y, en subsidio, recurso jerárquico, en contra del Oficio N°4235, de 2014, con el objeto que se dejara sin efecto dicho acto administrativo y se dispusiera la apertura del proceso de revisión excepcional en los términos solicitados en la Carta G.G. N°172/2014, ya citada.
- 1.6** Que, pronunciándose sobre el recurso de reposición interpuesto, la Subsecretaría de Transportes lo rechazó en todas sus partes mediante la Resolución Exenta N° 3131, de 5 de diciembre de 2014. Asimismo, el citado acto administrativo concedió el recurso jerárquico deducido en subsidio por el Concesionario, ordenando elevar los autos al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para su conocimiento y fallo.
- 1.7** Que, con fechas 13 de enero, 3 de julio y 19 de agosto del año 2015, el Concesionario presentó sendos escritos en que solicitó al Ministerio tener presente determinadas circunstancias al momento de resolver el recurso jerárquico, realizando una serie de consideraciones, como también, en el caso del escrito de 13 de enero, solicitando diligencias y acompañando documentos.
- 1.8** Que, mediante la Resolución Exenta N°2513, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se accede finalmente a la solicitud de revisión excepcional por la causal contemplada en el punto 5.5.2.4 del Contrato de Concesión, referente a *"Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, sin perjuicio de las demás que pudieren ser acreditadas y determinadas por el Ministerio."*
- 1.9** Que en consecuencia, el Concesionario presentó con fecha 15 de septiembre de 2015 y mediante Carta G.G. N°143, el correspondiente Pre-Informe de Revisión Excepcional, señalando que, a su juicio, los factores a considerar en la revisión eran los siguientes:
- (i) Desajuste del vector de costos (Mecanismo de ajuste de costos, MAC);
 - (ii) Imperfección de mecanismos de ajuste de ingresos (AIPK y ajuste al PPT por IPK de las revisiones programadas);
 - (iii) Ampliación de la infraestructura de Metro (aumento de oferta de Metro);
 - (iv) Aumento de costos por disminución de velocidades de operación;



- (v) Aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus ("trabajo pesado"); vandalismo; evasión; y Factor de Eventos Operacionales (FEO).

1.10 Que, por otra parte, mediante Resolución N°16, de 2016, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se aprobó la Modificación y Addendum al Contrato de Concesión de Uso de Vías, suscrito el 9 de junio de 2016 entre Su-Bus Chile S.A. y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que puso término al segundo proceso de revisión programada. En la cláusula 3.2.1 del citado instrumento, se estableció que:

"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, las 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."

En atención a ello, el Ministerio determinó que la causal contemplada en la cláusula 5.5.2.7 "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", en relación con 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; debía ser analizada en el contexto de la revisión excepcional abierta en cumplimiento de la precitada Resolución Exenta N°2513.

1.11 Que, las partes llevaron a cabo el proceso de revisión excepcional referido anteriormente mediante negociaciones, en las que se revisaron únicamente las siguientes causales:

- (i) Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio (cláusula 5.5.2.4 del Contrato de Concesión), en relación específicamente con el aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones para el Concesionario por la calificación de trabajo pesado a la labor de operador de bus realizada por la Comisión Ergonómica Nacional; y
- (ii) 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 (cláusula 5.5.2.7 del Contrato de Concesión), por la integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, del Tren operado por Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos.

- 1.12** Que, de acuerdo a lo prescrito en la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, en relación con lo previsto en la cláusula 5.5.5.2, **el 26 de octubre de 2017**, las partes suscribieron un Addendum que incorporaba al Contrato de Concesión los ajustes consensuados en el proceso de revisión excepcional. En el mismo instrumento, las partes acordaron incrementar el valor \overline{IPK} y una modificación de contrato que sustituye la relación entre las variables de pago PPT y PK.
- 1.13** Que, la Contraloría General de la República representó, según da cuenta el oficio N°5.245, de 20 de febrero de 2018, la Resolución N°38, de 2017 conjunta de los Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, que aprobaba el Addendum suscrito el 26 de octubre de 2017, entre otras razones por considerar que la modificación de la variable \overline{IPK} no era materia de una revisión excepcional y, además, por no expresar las razones que justifican dicha variación.
- 1.14** Que, habiéndose concluido el proceso de revisión excepcional el año 2017 y acordado las variables que constituirán los nuevos supuestos bases del negocio, es deber de esta autoridad atender los requerimientos del Organismo Contralor y suscribir un nuevo documento que permita mantener las variables consensuadas en dicha oportunidad, esto es, el 26 de octubre de 2017 y que, al mismo tiempo, contenga los ajustes pertinentes para subsanar los reparos formulados por la Entidad de Control.

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

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

3.1 Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

El Ministerio aceptó la solicitud de revisión respecto del aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones, debido a la sobrecotización previsional que debió implementarse en cumplimiento de lo resuelto por la Comisión Ergonómica Nacional, que calificó la labor de conductor como trabajo pesado, mediante el Dictamen N°64, de 14 de febrero de 2013, confirmado por la Comisión de Apelaciones de la Superintendencia de Pensiones, a través del Oficio Ord. N°113, de 24 de abril de 2013. Para ello se tuvieron también presentes los informes del Panel de Expertos de la Ley N°20.378, contenidos en los Oficios Ord. N°5 y N°6, ambos de 2015.

Realizado el análisis de los antecedentes, se estableció un incremento de PPT₀ de \$9,28 (nueve coma veintiocho pesos).

3.2 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.

Las partes declaran que, efectuados los análisis de los antecedentes técnicos, según consta en el Informe de Revisión Excepcional elaborado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se determinó el ajuste correspondiente en el PPT₀ de la Sociedad Concesionaria producto del inicio de la operación del tramo Alameda-Nos del servicio de trenes operado por Tren Central S.A., el que corresponde a \$37,08 (treinta y siete coma cero ocho pesos).

Asimismo, se deja constancia que la presente revisión no incluyó la incorporación de las nuevas líneas 3 y 6 de Metro. En atención a ello, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.5.5.

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

Las partes dejan constancia que en la presente revisión excepcional no hubo cambios normativos u otros en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2. del Contrato de Concesión. De esta constancia se excluye el impacto del inicio de la operación integrada al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago de las líneas 6 y 3 operadas por Metro S.A. y las demás materias que sean procedentes conforme la cláusula 5.5. De conformidad con ello, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.5.5.



3.4 Resultado del proceso de revisión excepcional

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	---
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	\$9,28
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	\$37,08
Total pesos de PPT₀	\$46,36

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión excepcional indicada en la cláusula precedente, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°2", del 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°16, de 14 de junio de 2016, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, por el siguiente:

**"FICHA TECNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N° 2"**

A. Servicios a Operar

Troncal 2 y Zona G

B. Parámetros

- B.1 $PPT_0 =$
\$ 628,13 a partir del 1 de marzo de 2017 (seiscientos veintiocho coma trece).
\$ 665,21 a partir del 9 de marzo de 2017 (seiscientos sesenta y cinco coma veintiuno).
- B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 9,76%
- B.3 $IPK_0 = 1,96$
- B.4 $\bar{IPK} = 1,67$ (uno coma sesenta y siete)
- B.5 $\alpha = 0,03$
- B.6 $\beta_1 = 0,35$
 $\beta_2 = 0,65$
- B.7 Reserva inicial de afectación = 5.024.435 Plazas-km
- B.8 Flota Contratada asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (marzo de 2017): 1.219 buses Flota Contratada Base y 57 buses de Flota de Reserva.

C. Programa de Operación

- C.1 Se contempla la optimización del Programa de Operación de temporada normal de la Zona G, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido, con la siguiente reducción de kilómetros inicial respecto de la situación vigente a la firma del Contrato:
- Laboral: 6%
 - Sábado: 3%
 - Domingo y festivos: 2%
- C.2 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.3 Se contempla la inclusión de kilómetros no comerciales de servicios súper expresos que sean requeridos para el cumplimiento del Programa de Operación, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.
- C.4 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.5 En el Programa de Operación del año 2017, se considerará la incorporación de los siguientes ajustes:

- a) Traspaso del Componente "Programa de Operación Integrado" al componente "Programa de Operación Básico".
- b) Disminución de asimetrías en servicios por medio del aumento de frecuencias en sentidos de menor carga.
- c) Reducción de frecuencias en fines de semana y períodos nocturnos y/o de baja demanda.
- d) Extensión de trazado de los servicios 202c, 214 y 230, los cuales concluirán recorrido comercial en Terminal Los Libertadores.
- e) Eliminación de servicios 222e y 207c.
- f) Eliminación de servicios 218e y 261e.
- g) Ajustes de trazados para los servicios 203e y 206e.
- h) Modificación del punto de regulación del servicio 226.

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):

- a. Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7
- b. Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12
- c. Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41
- d. Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32
- e. Índice de precios Lubricantes = 144,78
- f. Índice de precios de Neumáticos = 143,08
- g. Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41

Los cambios derivados del aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones, producto de lo resuelto por la Comisión Ergonómica Nacional, que calificó la labor de conductor como trabajo pesado, regirán a partir del día 1 de marzo de 2017, pero se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe este Addendum.

En tanto, los ajustes realizados por el inicio de la operación del tramo Alameda-Nos del servicio de trenes operado por Tren Central S.A., comenzarán a regir desde el inicio de la primera fase de la operación de éste, esto es el 09 de marzo de 2017; y 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 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 la tercera instancia de revisión programada de marzo 2018. Dichos supuestos son:

- 5.1** PPT₀: \$665,21 a partir del 9 de marzo de 2017 (Seiscientos sesenta y cinco coma veintiún pesos).
- 5.2** $\overline{PK} = 1,67$ (uno coma sesenta y siete).
- 5.3** Evasión: 28,4% (veintiocho coma cuatro 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, y cuyo valor quedó determinado en la revisión programada aprobada por Resolución N°16, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda

De esta manera, los valores que se tomarán como base para el análisis de los aspectos que formarán parte del tercer 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 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** El Concesionario compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede jurisdiccional 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 derivado de las materias aceptadas por éste y revisadas en el presente instrumento, salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico.
- 6.4** Sin perjuicio de la eventual transferencia que el Concesionario puede efectuar dentro de sus facultades sobre los terminales de su propiedad y/o los derechos personales que le asistan sobre éstos, el Ministerio velará porque dichos terminales y/o los derechos personales, se mantengan como bienes afectos al cumplimiento de la concesión hasta su debido término, conforme la legislación aplicable.
- 6.5** 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.



6.6 Personerías: La personería de doña María Fernanda Márquez Flórez y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de Su-Bus Chile S.A., consta de escritura pública de fecha 17 de diciembre de 2007, otorgada en la Notaría de Santiago de don Juan Ricardo San Martín Urrejola, en tanto que el nombramiento 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

MARIA FERNANDA MÁRQUEZ FLÓREZ
Su-Bus Chile S.A.

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