



Aprueba 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 suscrito con la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N°2, Su-Bus Chile S.A.

61

RESOLUCIÓN N°

Santiago, 18 DIC 2019

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes



JCGC/JLDC/GSW/XBPT/AAR/FSH/VAL/ECH/AAS/ADP

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
15 ENE 2020
20 DIC 2019
RECIBIDO

55 42058

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

CGR - 27 ENE 2020

RECEPCIÓN

| | | |
|--|-------------|--|
| DEPART. JURIDICO | | |
| DEPT. T. R. Y REGISTRO | | |
| DEPART. CONTABIL. | | |
| SUB DEPTO. C. CENTRAL | | |
| SUB DPTO. E. CUENTAS | | |
| SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC | | |
| DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION | | |
| DEPART. AUDITORIA | CCS | |
| DEPART. V. O.P. U. Y T | MSD | |
| SUB DEPTO. MUNICIP. | | |
| | 27 ENE 2020 | |
| REFRENDACIÓN | | |

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

CONSIDERANDO:

1. Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en 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.



10974/2019



OF DE PARTES DIPRES
15.01.2020 13:14

2. Que, la cláusula 1.6.3 del citado Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad.
3. Que, asimismo, el preámbulo del Contrato de Concesión establece que el Sistema de Transporte Público de Santiago debe procurar satisfacer los objetivos de 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, y contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo. En ese mismo sentido, la cláusula 5.1, relativa a los principios básicos del marco económico de la concesión, establece que el citado Contrato debe velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.
4. Que, por otra parte, la Ley N°18.696, establece que el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En relación con ello, velar por el equilibrio económico del Contrato de Concesión constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.
5. Que, como es de público conocimiento, a partir del 18 de octubre de 2019 se han realizado masivas protestas en todo el país. Dichas protestas, como también los daños que se han verificado en la propiedad pública y privada, han impactado el desarrollo normal de las actividades de la ciudad de Santiago y, por tanto, al transporte público, que adicionalmente se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
6. Que, frente a la situación indicada en el considerando anterior, cuyos efectos e impacto sobre el Sistema han sobrepasado cualquier estimación o experiencia previa, ha surgido la necesidad de incorporar algún mecanismo que permita al Ministerio, frente a situaciones de excepcionalidad como estas, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal y contractual de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones. Ello, en el entendido de que, bajo el modelo regulatorio y operacional normal, el riesgo a afectación a la continuidad frente a situaciones de dicha magnitud no se encuentra suficientemente cubierto con mecanismos que garanticen una respuesta adecuada y/u oportuna.
7. Que, en consideración a lo expuesto, las partes han determinado modificar el Contrato actualmente vigente, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación.
8. Que, en consideración a lo anterior, esto es, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal y contractual de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de las esferas de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar la Modificación al Contrato de Concesión de Uso de Vías, suscrito por las partes con fecha 5 de diciembre de 2019, y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.



RESUELVO:

APRUÉBASE la Modificación al Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, 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 5 de diciembre de 2019, que se transcribe íntegramente a continuación:

"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 ENTRE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y SU-BUS CHILE S.A. UNIDAD DE NEGOCIO N° 2

En Santiago de Chile, a 5 de diciembre de 2019, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el "**Ministerio**" o "**MTT**" indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A., Rut N° 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula nacional de identidad N° 21.917.402-0, y don José Andrés de Cárcer Prado, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur N° 590, piso 7^{mo}, de la 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:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en 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, la cláusula 1.6.3 del referido Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual podrán realizarse a aquel las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad.
- 1.3** Que, como es de público conocimiento, a partir del 18 de octubre de 2019 se han realizado masivas protestas en todo el país. Dichas protestas, como también los daños que se han verificado en la propiedad pública y privada, han impactado el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, al transporte público, que adicionalmente se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
- 1.4** Que, la Ley N°18.696, establece que el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar



los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese mismo sentido, velar por el equilibrio económico del Contrato de Concesión constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

- 1.5** Que lo señalado precedentemente se encuentra expresamente reconocido en el texto del Contrato de Concesión suscrito entre las partes, el cual en su preámbulo establece que el Sistema de Transporte Público de Santiago debe procurar satisfacer los objetivos de 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 y contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo. En armonía con ello, la cláusula 5.1, relativa a los principios básicos del marco económico de la concesión, establece que el Contrato debe velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.
- 1.6** Que si bien el Contrato ha fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones de normalidad. De ahí que, frente a la situación a que se ha hecho referencia en el punto 1.3 anterior, cuyos efectos e impacto sobre el Sistema han sobrepasado cualquier estimación o experiencia previa, ha surgido la necesidad de incorporar algún mecanismo que permita al Ministerio, frente a situaciones de excepcionalidad como estas, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal y contractual de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones. Ello, en el entendido de que, bajo el modelo regulatorio y operacional normal, el riesgo a afectación a la continuidad frente a situaciones de dicha magnitud no se encuentra suficientemente cubierto con mecanismos que garanticen una respuesta adecuada y/u oportuna.
- 1.7** Que, en consideración a lo expuesto, las partes han determinado modificar el Contrato actualmente vigente, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación.

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 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS

Las partes comparecientes acuerdan modificar el Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Concesionario de Uso de Vías, que fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

3.1 En la Cláusula 5.4.1.7 literal iii), se agrega el siguiente párrafo final:

"En caso de que en una o más liquidaciones *i*, comprendidas en las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación *t* de cálculo, se haya aplicado el mecanismo descrito en la Cláusula 5.4.3, se asumirá que:



$$q_i = 0$$
$$km_i * ICT_i = 0''$$

3.2 A continuación de la Cláusula 5.4.2.8, se agrega la Cláusula 5.4.3 siguiente:

“5.4.3 De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese sentido, velar por el equilibrio económico del contrato constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

Con dicho objeto, para enfrentar situaciones excepcionales no imputables al Concesionario, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que le correspondería percibir al Concesionario de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1, el Ministerio podrá determinar que el pago a efectuar al Concesionario por los servicios de transporte se componga de los siguientes factores:

- i) La multiplicación del precio por pasajero transportado (PPT_T), por el Índice de pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio (\overline{IPK}). Éste se multiplicará, a su vez, por los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), y luego por el índice de cumplimiento de la capacidad transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).
- ii) La multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (PK_T). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).

Al resultado anterior se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar (Otros), de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.4.1.7. Asimismo, cuando se determine el pago a efectuar al Concesionario de acuerdo a los factores antes señalados, se suspenderá la aplicación del Anexo 6 del Contrato de Concesión, sin perjuicio de la obligación del mismo de mantener la prestación efectiva de los servicios de transporte, y de la aplicación del Anexo 7, en todo lo que sea compatible con la situación de grave afectación de la operación.

De esta forma, el ingreso del Concesionario para cada período de pago o liquidación p (Y_p) durante un período de grave afectación de la operación, se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_p = (PPT_T * \overline{IPK} + PK_T) * Km_t * ICT_p + Otros$$

Donde:

- PPT_T : Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- \overline{IPK} : Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio.
- PK_T : Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes T .



- Km_t : Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación t .
- ICT_p : Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.
- $Otros_t$: Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t , de conformidad a lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

Se deberán observar además las siguientes consideraciones:

- El cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.2.
- El cálculo de los kilómetros a pago en la liquidación t (Km_t) se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.3.
- El cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.4.
- El valor del TPK corresponde al señalado en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio.
- El cálculo del Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte (ICT_p) se realizará calculando un promedio simple del ICT de las últimas 24 liquidaciones, excluyendo aquellas liquidaciones correspondientes a períodos de grave afectación de la operación.

El Ministerio, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte, no imputable al Concesionario, que impacte considerablemente en los ingresos que le correspondería percibir a la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1. Dicha calificación se realizará considerando la afectación de toda la Concesión y en ningún caso será aplicable respecto de un servicio en particular, además, requerirá un informe previo favorable de la Secretaría Ejecutiva del DTPM relativo a la prestación efectiva de servicios durante el período de grave afectación de la operación.

Seguidamente, se podrá determinar la aplicación de la formulación de pago descrita anteriormente mediante acto administrativo fundado, que también será suscrito por el Ministerio de Hacienda. El mencionado acto administrativo deberá establecer el período de tiempo durante el cual tendrá lugar, el que podrá ser prorrogado, de mantenerse la situación de grave afectación de la operación, para lo cual se requerirá el informe previo favorable señalado en el párrafo anterior.

Los períodos durante los que se aplique la formulación de pago antes descrita tendrán una duración mínima de un período de pago o liquidación, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.2.1. Asimismo, dichos períodos de aplicación de la formulación de pago para enfrentar una grave afectación de la operación, no serán considerados para la aplicación del Mecanismo de Ajuste de Ingresos establecido en el numeral iii) del punto 5.4.1.7 y 5.4.2.8. Asimismo, tampoco se considerarán para la determinación de la Razón IPK, establecida en el punto 5.5.2.1."

Cláusula IV VARIOS

- 4.1** 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.
- 4.2** 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.

- 4.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte. Asimismo, acuerdan que la modificación contenida en este instrumento no podrá aplicarse respecto de hechos acaecidos con anterioridad al 16 de octubre de 2019 y sus correspondientes liquidaciones.

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

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

- 4.4** 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.
- 4.5** Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de SU-BUS CHILE S.A., consta de Sesión de Directorio N° 180^{ava} reducida a escritura pública ante el Notario de Santiago don Juan Luis Saiz del Campo, con fecha 29 de octubre de 2018, en tanto que la personería de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública."

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

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO


GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones


IGNACIO BRIONES ROJAS
Ministro de Hacienda



**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
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
SU-BUS CHILE S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 2**

En Santiago de Chile, a 5 de diciembre de 2019, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el **"Ministerio"** o **"MTT"** indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A., Rut N° 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula nacional de identidad N° 21.917.402-0, y don José Andrés de Cárcer Prado, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur N° 590, piso 7^{mo}, de la 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:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en 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, la cláusula 1.6.3 del referido Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual podrán realizarse a aquel las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad.
- 1.3** Que, como es de público conocimiento, a partir del 18 de octubre de 2019 se han realizado masivas protestas en todo el país. Dichas protestas, como también los daños que se han verificado en la propiedad pública y privada, han impactado el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, al transporte público, que adicionalmente se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
- 1.4** Que, la Ley N°18.696, establece que el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese mismo sentido, velar por el equilibrio

económico del Contrato de Concesión constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

- 1.5** Que lo señalado precedentemente se encuentra expresamente reconocido en el texto del Contrato de Concesión suscrito entre las partes, el cual en su preámbulo establece que el Sistema de Transporte Público de Santiago debe procurar satisfacer los objetivos de 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 y contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo. En armonía con ello, la cláusula 5.1, relativa a los principios básicos del marco económico de la concesión, establece que el Contrato debe velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.
- 1.6** Que si bien el Contrato ha fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones de normalidad. De ahí que, frente a la situación a que se ha hecho referencia en el punto 1.3 anterior, cuyos efectos e impacto sobre el Sistema han sobrepasado cualquier estimación o experiencia previa, ha surgido la necesidad de incorporar algún mecanismo que permita al Ministerio, frente a situaciones de excepcionalidad como estas, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal y contractual de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones. Ello, en el entendido de que, bajo el modelo regulatorio y operacional normal, el riesgo a afectación a la continuidad frente a situaciones de dicha magnitud no se encuentra suficientemente cubierto con mecanismos que garanticen una respuesta adecuada y/u oportuna.
- 1.7** Que, en consideración a lo expuesto, las partes han determinado modificar el Contrato actualmente vigente, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación.

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 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS

Las partes comparecientes acuerdan modificar el Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Concesionario de Uso de Vías, que fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

3.1 En la Cláusula 5.4.1.7 literal iii), se agrega el siguiente párrafo final:

"En caso de que en una o más liquidaciones i , comprendidas en las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t de cálculo, se haya aplicado el mecanismo descrito en la Cláusula 5.4.3, se asumirá que:

$$q_i = 0$$
$$km_i * ICT_i = 0"$$

3.2 A continuación de la Cláusula 5.4.2.8, se agrega la Cláusula 5.4.3 siguiente:

"5.4.3 De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación"

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese sentido, velar por el equilibrio económico del contrato constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

Con dicho objeto, para enfrentar situaciones excepcionales no imputables al Concesionario, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que le correspondería percibir al Concesionario de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1, el Ministerio podrá determinar que el pago a efectuar al Concesionario por los servicios de transporte se componga de los siguientes factores:

- i) La multiplicación del precio por pasajero transportado (PPT_t), por el Índice de pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio (\overline{TPK}). Éste se multiplicará, a su vez, por los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), y luego por el índice de cumplimiento de la capacidad transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).
- ii) La multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (PK_t). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).

Al resultado anterior se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar (Otros), de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.4.1.7. Asimismo, cuando se determine el pago a efectuar al Concesionario de acuerdo a los factores antes señalados, se suspenderá la aplicación del Anexo 6 del Contrato de Concesión, sin perjuicio de la obligación del mismo de mantener la prestación efectiva de los servicios de transporte, y de la aplicación del Anexo 7, en todo lo que sea compatible con la situación de grave afectación de la operación.

De esta forma, el ingreso del Concesionario para cada período de pago o liquidación p (Y_p) durante un período de grave afectación de la operación, se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_p = (PPT_T * \overline{IPK} + PK_T) * Km_t * ICT_p + Otros$$

Donde:

- PPT_T : Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- \overline{IPK} : Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio.
- PK_T : Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- Km_t : Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación t .
- ICT_p : Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.
- $Otros_t$: Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t , de conformidad a lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

Se deberán observar además las siguientes consideraciones:

- a) El cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.2.
- b) El cálculo de los kilómetros a pago en la liquidación t (Km_t) se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.3.
- c) El cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.4.
- d) El valor del \overline{IPK} corresponde al señalado en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio.
- e) El cálculo del Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte (ICT_p) se realizará calculando un promedio simple del ICT de las últimas 24 liquidaciones, excluyendo aquellas liquidaciones correspondientes a períodos de grave afectación de la operación.

El Ministerio, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte, no imputable al Concesionario, que impacte considerablemente en los ingresos que le correspondería percibir a la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1. Dicha calificación se realizará considerando la afectación de toda la Concesión y en ningún caso será aplicable respecto de un servicio en particular, además, requerirá un informe previo favorable de la Secretaría Ejecutiva del DTPM relativo a la prestación efectiva de servicios durante el período de grave afectación de la operación.

Seguidamente, se podrá determinar la aplicación de la formulación de pago descrita anteriormente mediante acto administrativo fundado, que también será suscrito por el

Ministerio de Hacienda. El mencionado acto administrativo deberá establecer el período de tiempo durante el cual tendrá lugar, el que podrá ser prorrogado, de mantenerse la situación de grave afectación de la operación, para lo cual se requerirá el informe previo favorable señalado en el párrafo anterior.

Los períodos durante los que se aplique la formulación de pago antes descrita tendrán una duración mínima de un período de pago o liquidación, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.2.1. Asimismo, dichos períodos de aplicación de la formulación de pago para enfrentar una grave afectación de la operación, no serán considerados para la aplicación del Mecanismo de Ajuste de Ingresos establecido en el numeral iii) del punto 5.4.1.7 y 5.4.2.8. Asimismo, tampoco se considerarán para la determinación de la Razón IPK, establecida en el punto 5.5.2.1.”

Cláusula IV VARIOS

- 4.1** 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.
- 4.2** 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.
- 4.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte. Asimismo, acuerdan que la modificación contenida en este instrumento no podrá aplicarse respecto de hechos acaecidos con anterioridad al 16 de octubre de 2019 y sus correspondientes liquidaciones.

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

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

- 4.4 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.
- 4.5 Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de SU-BUS CHILE S.A., consta de Sesión de Directorio N° 180^{ava} reducida a escritura pública ante el Notario de Santiago don Juan Luis Saiz del Campo, con fecha 29 de octubre de 2018, en tanto que la personería de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



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

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

**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
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
SU-BUS CHILE S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 2**

En Santiago de Chile, a 5 de diciembre de 2019, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el **"Ministerio"** o **"MTT"** indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A., Rut N° 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula nacional de identidad N° 21.917.402-0, y don José Andrés de Cárcer Prado, cédula nacional de identidad N° 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur N° 590, piso 7^{mo}, de la 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:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en 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, la cláusula 1.6.3 del referido Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual podrán realizarse a aquel las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad.
- 1.3** Que, como es de público conocimiento, a partir del 18 de octubre de 2019 se han realizado masivas protestas en todo el país. Dichas protestas, como también los daños que se han verificado en la propiedad pública y privada, han impactado el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, al transporte público, que adicionalmente se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
- 1.4** Que, la Ley N°18.696, establece que el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese mismo sentido, velar por el equilibrio

económico del Contrato de Concesión constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

- 1.5** Que lo señalado precedentemente se encuentra expresamente reconocido en el texto del Contrato de Concesión suscrito entre las partes, el cual en su preámbulo establece que el Sistema de Transporte Público de Santiago debe procurar satisfacer los objetivos de 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 y contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo. En armonía con ello, la cláusula 5.1, relativa a los principios básicos del marco económico de la concesión, establece que el Contrato debe velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.
- 1.6** Que si bien el Contrato ha fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones de normalidad. De ahí que, frente a la situación a que se ha hecho referencia en el punto 1.3 anterior, cuyos efectos e impacto sobre el Sistema han sobrepasado cualquier estimación o experiencia previa, ha surgido la necesidad de incorporar algún mecanismo que permita al Ministerio, frente a situaciones de excepcionalidad como estas, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal y contractual de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones. Ello, en el entendido de que, bajo el modelo regulatorio y operacional normal, el riesgo a afectación a la continuidad frente a situaciones de dicha magnitud no se encuentra suficientemente cubierto con mecanismos que garanticen una respuesta adecuada y/u oportuna.
- 1.7** Que, en consideración a lo expuesto, las partes han determinado modificar el Contrato actualmente vigente, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación.

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 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS

Las partes comparecientes acuerdan modificar el Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Concesionario de Uso de Vías, que fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

3.1 En la Cláusula 5.4.1.7 literal iii), se agrega el siguiente párrafo final:

“En caso de que en una o más liquidaciones i , comprendidas en las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t de cálculo, se haya aplicado el mecanismo descrito en la Cláusula 5.4.3, se asumirá que:

$$q_i = 0$$
$$km_i * ICT_i = 0”$$

3.2 A continuación de la Cláusula 5.4.2.8, se agrega la Cláusula 5.4.3 siguiente:

“5.4.3 De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese sentido, velar por el equilibrio económico del contrato constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

Con dicho objeto, para enfrentar situaciones excepcionales no imputables al Concesionario, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que le correspondería percibir al Concesionario de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1, el Ministerio podrá determinar que el pago a efectuar al Concesionario por los servicios de transporte se componga de los siguientes factores:

- i) La multiplicación del precio por pasajero transportado (PPT_T), por el Índice de pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio (\overline{IPK}). Éste se multiplicará, a su vez, por los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), y luego por el índice de cumplimiento de la capacidad transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).
- ii) La multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (PK_T). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).

Al resultado anterior se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar (Otros), de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.4.1.7. Asimismo, cuando se determine el pago a efectuar al Concesionario de acuerdo a los factores antes señalados, se suspenderá la aplicación del Anexo 6 del Contrato de Concesión, sin perjuicio de la obligación del mismo de mantener la prestación efectiva de los servicios de transporte, y de la aplicación del Anexo 7, en todo lo que sea compatible con la situación de grave afectación de la operación.

De esta forma, el ingreso del Concesionario para cada período de pago o liquidación p (Y_p) durante un período de grave afectación de la operación, se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_p = (PPT_T * \overline{IPK} + PK_T) * Km_t * ICT_p + Otros$$

Donde:

- PPT_T : Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- \overline{IPK} : Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio.
- PK_T : Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- Km_t : Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación t .
- ICT_p : Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.
- $Otros_t$: Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t , de conformidad a lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

Se deberán observar además las siguientes consideraciones:

- a) El cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.2.
- b) El cálculo de los kilómetros a pago en la liquidación t (Km_t) se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.3.
- c) El cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.4.
- d) El valor del \overline{IPK} corresponde al señalado en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio.
- e) El cálculo del Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte (ICT_p) se realizará calculando un promedio simple del ICT de las últimas 24 liquidaciones, excluyendo aquellas liquidaciones correspondientes a períodos de grave afectación de la operación.

El Ministerio, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte, no imputable al Concesionario, que impacte considerablemente en los ingresos que le correspondería percibir a la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1. Dicha calificación se realizará considerando la afectación de toda la Concesión y en ningún caso será aplicable respecto de un servicio en particular, además, requerirá un informe previo favorable de la Secretaría Ejecutiva del DTPM relativo a la prestación efectiva de servicios durante el período de grave afectación de la operación.

Seguidamente, se podrá determinar la aplicación de la formulación de pago descrita anteriormente mediante acto administrativo fundado, que también será suscrito por el

Ministerio de Hacienda. El mencionado acto administrativo deberá establecer el período de tiempo durante el cual tendrá lugar, el que podrá ser prorrogado, de mantenerse la situación de grave afectación de la operación, para lo cual se requerirá el informe previo favorable señalado en el párrafo anterior.

Los períodos durante los que se aplique la formulación de pago antes descrita tendrán una duración mínima de un período de pago o liquidación, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.2.1. Asimismo, dichos períodos de aplicación de la formulación de pago para enfrentar una grave afectación de la operación, no serán considerados para la aplicación del Mecanismo de Ajuste de Ingresos establecido en el numeral iii) del punto 5.4.1.7 y 5.4.2.8. Asimismo, tampoco se considerarán para la determinación de la Razón IPK, establecida en el punto 5.5.2.1.”

Cláusula IV VARIOS

- 4.1** 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.
- 4.2** 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.
- 4.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte. Asimismo, acuerdan que la modificación contenida en este instrumento no podrá aplicarse respecto de hechos acaecidos con anterioridad al 16 de octubre de 2019 y sus correspondientes liquidaciones.

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

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

- 4.4 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.
- 4.5 Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de SU-BUS CHILE S.A., consta de Sesión de Directorio N° 180^{ava} reducida a escritura pública ante el Notario de Santiago don Juan Luis Saiz del Campo, con fecha 29 de octubre de 2018, en tanto que la personería de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



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

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

**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
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
SU-BUS CHILE S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO Nº 2**

En Santiago de Chile, a 5 de diciembre de 2019, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad Nº 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui Nº 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 Nº 2, Su-Bus Chile S.A., Rut Nº 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula nacional de identidad Nº 21.917.402-0, y don José Andrés de Cárcer Prado, cédula nacional de identidad Nº 6.890.588-5, todos domiciliados en Av. Del Cóndor Sur Nº 590, piso 7º, de la 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:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Nº 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 Nº 2, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución Nº 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.
- 1.2** Que, la cláusula 1.6.3 del referido Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual podrán realizarse a aquel las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad.
- 1.3** Que, como es de público conocimiento, a partir del 18 de octubre de 2019 se han realizado masivas protestas en todo el país. Dichas protestas, como también los daños que se han verificado en la propiedad pública y privada, han impactado el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, al transporte público, que adicionalmente se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
- 1.4** Que, la Ley Nº 18.696, establece que el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese mismo sentido, velar por el equilibrio

económico del Contrato de Concesión constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

- 1.5** Que lo señalado precedentemente se encuentra expresamente reconocido en el texto del Contrato de Concesión suscrito entre las partes, el cual en su preámbulo establece que el Sistema de Transporte Público de Santiago debe procurar satisfacer los objetivos de 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 y contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo. En armonía con ello, la cláusula 5.1, relativa a los principios básicos del marco económico de la concesión, establece que el Contrato debe velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.
- 1.6** Que si bien el Contrato ha fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones de normalidad. De ahí que, frente a la situación a que se ha hecho referencia en el punto 1.3 anterior, cuyos efectos e impacto sobre el Sistema han sobrepasado cualquier estimación o experiencia previa, ha surgido la necesidad de incorporar algún mecanismo que permita al Ministerio, frente a situaciones de excepcionalidad como estas, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal y contractual de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones. Ello, en el entendido de que, bajo el modelo regulatorio y operacional normal, el riesgo a afectación a la continuidad frente a situaciones de dicha magnitud no se encuentra suficientemente cubierto con mecanismos que garanticen una respuesta adecuada y/u oportuna.
- 1.7** Que, en consideración a lo expuesto, las partes han determinado modificar el Contrato actualmente vigente, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación.

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 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS

Las partes comparecientes acuerdan modificar el Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Concesionario de Uso de Vías, que fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

3.1 En la Cláusula 5.4.1.7 literal iii), se agrega el siguiente párrafo final:

“En caso de que en una o más liquidaciones i , comprendidas en las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t de cálculo, se haya aplicado el mecanismo descrito en la Cláusula 5.4.3, se asumirá que:

$$q_i = 0$$
$$km_i * ICT_i = 0$$

3.2 A continuación de la Cláusula 5.4.2.8, se agrega la Cláusula 5.4.3 siguiente:

“5.4.3 De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación”

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese sentido, velar por el equilibrio económico del contrato constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

Con dicho objeto, para enfrentar situaciones excepcionales no imputables al Concesionario, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que le correspondería percibir al Concesionario de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1, el Ministerio podrá determinar que el pago a efectuar al Concesionario por los servicios de transporte se componga de los siguientes factores:

- i) La multiplicación del precio por pasajero transportado (PPT_T), por el Índice de pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio (\overline{TPK}). Éste se multiplicará, a su vez, por los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), y luego por el índice de cumplimiento de la capacidad transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).
- ii) La multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (PK_T). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).

Al resultado anterior se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar (Otros), de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.4.1.7. Asimismo, cuando se determine el pago a efectuar al Concesionario de acuerdo a los factores antes señalados, se suspenderá la aplicación del Anexo 6 del Contrato de Concesión, sin perjuicio de la obligación del mismo de mantener la prestación efectiva de los servicios de transporte, y de la aplicación del Anexo 7, en todo lo que sea compatible con la situación de grave afectación de la operación.

De esta forma, el ingreso del Concesionario para cada período de pago o liquidación p (Y_p) durante un período de grave afectación de la operación, se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_p = (PPT_T * \overline{IPK} + PK_T) * Km_t * ICT_p + Otros$$

Donde:

- PPT_T : Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- \overline{IPK} : Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio.
- PK_T : Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes T .
- Km_t : Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación t .
- ICT_p : Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.
- $Otros_t$: Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t , de conformidad a lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

Se deberán observar además las siguientes consideraciones:

- a) El cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.2.
- b) El cálculo de los kilómetros a pago en la liquidación t (Km_t) se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.3.
- c) El cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.1.4.
- d) El valor del \overline{IPK} corresponde al señalado en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio.
- e) El cálculo del Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte (ICT_p) se realizará calculando un promedio simple del ICT de las últimas 24 liquidaciones, excluyendo aquellas liquidaciones correspondientes a períodos de grave afectación de la operación.

El Ministerio, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte, no imputable al Concesionario, que impacte considerablemente en los ingresos que le correspondería percibir a la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 5.4.1. Dicha calificación se realizará considerando la afectación de toda la Concesión y en ningún caso será aplicable respecto de un servicio en particular, además, requerirá un informe previo favorable de la Secretaría Ejecutiva del DTPM relativo a la prestación efectiva de servicios durante el período de grave afectación de la operación.

Seguidamente, se podrá determinar la aplicación de la formulación de pago descrita anteriormente mediante acto administrativo fundado, que también será suscrito por el

Ministerio de Hacienda. El mencionado acto administrativo deberá establecer el período de tiempo durante el cual tendrá lugar, el que podrá ser prorrogado, de mantenerse la situación de grave afectación de la operación, para lo cual se requerirá el informe previo favorable señalado en el párrafo anterior.

Los períodos durante los que se aplique la formulación de pago antes descrita tendrán una duración mínima de un período de pago o liquidación, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.4.2.1. Asimismo, dichos períodos de aplicación de la formulación de pago para enfrentar una grave afectación de la operación, no serán considerados para la aplicación del Mecanismo de Ajuste de Ingresos establecido en el numeral iii) del punto 5.4.1.7 y 5.4.2.8. Asimismo, tampoco se considerarán para la determinación de la Razón IPK, establecida en el punto 5.5.2.1.”

Cláusula IV VARIOS

- 4.1** 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.
- 4.2** 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.
- 4.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte. Asimismo, acuerdan que la modificación contenida en este instrumento no podrá aplicarse respecto de hechos acaecidos con anterioridad al 16 de octubre de 2019 y sus correspondientes liquidaciones.

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

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

- 4.4 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.
- 4.5 Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero y don José Andrés de Cárcer Prado, para actuar en representación de SU-BUS CHILE S.A., consta de Sesión de Directorio N° 180^{ava} reducida a escritura pública ante el Notario de Santiago don Juan Luis Saiz del Campo, con fecha 29 de octubre de 2018, en tanto que la personería de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



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



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