



República de Chile
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

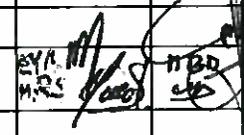
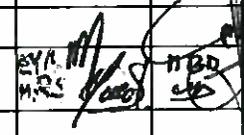
CBG/JAS/GMS/JEM/DEPARTOS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

15 JUN 2016
RECEBIDO

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

RECEPCIÓN

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DEPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. OP. U. Y T.		
SUB DEPTO. MUNICIP.	24 JUN 2016	
REFRENDACIÓN		



06017/2016



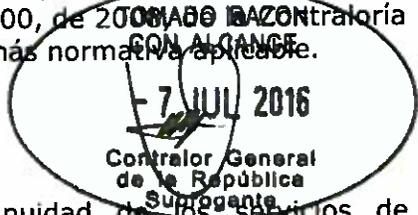
OF DE PARTES DTPRES

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

RESOLUCIÓN N° 16

Santiago, 14 JUN 2016

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-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 Cartas G.G. N°199, de 2015, y N°025, de 2016, de Su Bus Chile S.A.; el Oficio N°0588, del Director de Transporte Público Metropolitano; los Oficios N°1589 y N°2165, de 2016, ambos del Administrador de Contrato; la Resolución N°1.600, de 2016, 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 el Visto, contempla en su cláusula 5.5, las denominadas *Instancias de Revisión Programadas*, las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado.
2. Que, de conformidad a lo previsto en el Citado Contrato de Concesión, con fecha 1° de marzo de 2016, se inició la segunda instancia de revisión programada.
3. Que en el marco de este proceso de revisión y tal como lo prescribe la cláusula 5.5 del Contrato de Concesión, Su Bus Chile S.A. y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscribieron un Addendum que incorpora al Contrato de Concesión los ajustes de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del Contrato.

MNC JRG

CC 21168

4. 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. En atención a ello, se acordó modificar el Contrato de Concesión, estableciendo que los cobros por el uso efectivo de infraestructura no concesionada, necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema, sean de cargo de éste.
5. Que, en atención a lo anterior, esto es, asegurar la prestación del servicio de transporte público a todos los usuarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de las esferas de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar la Modificación y Addendum, y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

APRUEBASE la Modificación y 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 9 de junio de 2016, que se transcribe íntegramente a continuación:

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

En Santiago de Chile, a 9 de junio de 2016, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Andrés Gómez-Lobo Echenique, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N° 7.020.373-1, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el “Ministerio” o “MTT” indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 2, SU-BUS Chile S.A., Rut N° 99.554.700-7, representada por don Andrés Felipe Ocampo Borrero, cédula de identidad para extranjeros 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. Recoleta N° 5203, de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el “Concesionario” o la “Sociedad Concesionaria”, indistintamente; se ha convenido el siguiente addendum y modificación al contrato ad-referéndum de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** *Que, con fecha 13 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto con la Ley N° 18.696, la empresa Su-Bus Chile S.A. suscribió con el Ministerio el*



Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 2, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N° 246, de 15 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.

- 1.2** *Que dicho instrumento contempla en su cláusula 5.5 las denominadas "Instancias de Revisión", las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el Precio por Pasajero Transportado (PPT). El resultado de dicho análisis puede derivar en aumento, disminución o mantención del PPT. La regla general es que las instancias de revisión se efectúen cada 24 meses (revisiones programadas) y que sólo excepcionalmente se realicen en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programadas se encuentran detallados en la cláusula 5.5.2, en tanto, el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la cláusula 5.5.4.*
- 1.3** *De conformidad a lo dispuesto en la referida cláusula 5.5.4., el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 2, Su-Bus Chile S.A, indicó a través de su carta G.G. 199, de 23 de diciembre de 2015, que haría uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales, indicando que estos serían: la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); mayor costo de la Mutual de Seguridad; el inicio de operación del Proyecto Rancagua Express Trayecto Nos-Santiago; el efecto de la caída de velocidades (marzo 2015 a marzo 2016); la reasignación del servicio 213e y su efecto en otros servicios; el desajuste en el mecanismo de ajuste por costos (MAC); la aplicación de una metodología distinta a la descrita en el "Manual de Eventos Exógenos a la Operación-DTPM diciembre 2014"; el aumento de costos en los buses por nuevas especificaciones; operación de zonas pagas administradas por el Ministerio; y pago por el uso de infraestructura no concesionada.*
- 1.4** *Que, con fecha 4 de febrero de 2016, mediante Oficio N°0588/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Concesionario que la solicitud de revisión programada fue acogida y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1 de marzo de 2016. Adicionalmente, y de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, se le indicó que, a más tardar el 25 de febrero de 2016, debía remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que los puntos que se acogieron a revisión fueron la relación demanda-oferta (Razón IPK), y el inicio de operación del Proyecto Rancagua Express Trayecto Nos-Santiago. Los restantes puntos no fueron revisados por cuanto el Ministerio determinó que no se ajustaban a las causales de revisión establecidas en el punto 5.5.2 del Contrato.*
- 1.5** *Que, el 15 de febrero de 2016, mediante Carta G.G. 025/2016, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con el análisis y antecedentes que a su juicio fundamentan los puntos referidos a la Razón IPK y el Proyecto Rancagua Express Trayecto Nos-Santiago.*
- 1.6** *Que, mediante Oficio N°1589/2016, de 30 de marzo de 2016, el Administrador de Contrato informó al Concesionario que "teniendo presente el análisis y desarrollo de los planteamientos efectuados por las partes y la complejidad de los mismos, informo a Ud. que el periodo de revisión se prorrogará por el plazo de treinta (30) días, conforme lo dispuesto en la cláusula 5.5.4.3 del citado Contrato...", por lo que el proceso de revisión terminaría el día 29 de abril de 2016.*
- 1.7** *Que, mediante Oficio N°2165/2016, de 28 de abril de 2016, del Administrador de Contrato, se solicitó al Concesionario información relativa a las medidas para el control de la evasión. Dicha información fue acompañada oportunamente por la Sociedad Concesionaria.*

- 1.8** Que este proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en el punto 5.5. del Contrato de Concesión.
- 1.9** Que, por otra parte, la cláusula 1.6.3 del Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En armonía con ello constituye un derecho del Concesionario el acordar con el Ministerio modificaciones al Contrato de Concesión, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.
- 1.10** Que, por otra parte, las Resoluciones Exentas N°s 2907 y 2908, de 2015, del Ministerio, que modificaron las Resoluciones Exentas N°s 1218 y 1219, de 2015, del Ministerio, que, a su vez, establecieron Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses respecto de las Unidades de Negocio N°6 y N°7; consagraron como un derecho de dichos prestadores de servicios el que los cobros por el uso efectivo de infraestructura no concesionada necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema sean de cargo de éste. En atención a ello, se ha determinado, respecto de los Concesionarios de las restantes Unidades de Negocio, el pago por el uso efectivo de dicha infraestructura no concesionada, con cargo al Sistema.
- 1.11** Que en consecuencia, corresponde la suscripción de un addendum que incorpore al Contrato de Concesión las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada. Asimismo, con la finalidad de establecer el pago por el uso efectivo de infraestructura no concesionada con cargo al Sistema, resulta necesario modificar el Contrato de Concesión.

Cláusula II DEFINICIONES

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

Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2016

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

3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Concesionario en las Liquidaciones N°73 a N°96, contadas desde el inicio del Contrato de Concesión (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 150.491.114 (ciento cincuenta millones cuatrocientos noventa y un mil ciento catorce). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período, asciende a la cantidad de 89.714.484,54 (ochenta y nueve millones setecientos catorce mil cuatrocientos ochenta y cuatro coma cincuenta y cuatro), tal como también se detalla en el Anexo 1.



De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta segunda revisión programada para la Unidad de Negocio N°2, truncado al segundo decimal, es 1,67 (uno coma sesenta y siete) conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 73-96) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 73-96) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
150.491.114	89.714.484,54	1,67

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia IPK vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la cláusula 5.4.1.7 del Contrato de Concesión, el IPK vigente corresponde al IPK calculado para las 24 liquidaciones del Contrato comprendidas entre la N°25 y la N°48, contadas desde inicio del Contrato de Concesión, el que asciende a 1,83 (uno coma ocho tres), conforme se observa en la Tabla 2.

Para estos efectos, se consideró que las transacciones pagadas al Concesionario en las 24 liquidaciones comprendidas entre la N°25 y la N°48, contadas desde inicio del Contrato de Concesión, ascienden, conforme se acredita en el Anexo 2 a 168.213.376 (ciento sesenta y ocho millones doscientos trece mil trescientos setenta y seis). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período asciende a la cantidad de 91.687.867,39 (noventa y un millones seiscientos ochenta y siete mil ochocientos sesenta y siete coma treinta y nueve), tal como se detalla en el Anexo 2.

Tabla 2 – Cálculo del IPK

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 25-48) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq. 25-48) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK
168.213.376	91.687.867,39	1,83

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 3, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0958 (uno coma cero nueve cinco ocho).

Tabla 3 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	IPK	IPK/IPK_T
1,67	1,83	1,0958

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK . De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,0958 (uno coma cero nueve cinco ocho), el PPT₀ debe ajustarse, al alza, en un 9,58% (nueve coma cincuenta y ocho por ciento).

El PPT₀ vigente a la fecha del cálculo del IPK era de \$564,75 (quinientos sesenta y cuatro coma setenta y cinco pesos), de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (9,58%), se obtiene un ajuste de PPT₀ que asciende a \$54,10 (cincuenta y cuatro coma diez pesos). Este ajuste debe aplicarse al PPT₀ vigente a la fecha de esta instancia de revisión, el que asciende a \$564,75 (quinientos sesenta y cuatro coma setenta y cinco pesos), y consta en la Ficha Técnica, incorporada en el Addendum al Contrato de



Concesión, aprobado mediante Resolución N°210, de 2014, conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y de Hacienda.

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

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

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

En relación a la desviación estándar, se concluye que ésta disminuye con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 4 – Desviación Estándar ICF e ICR

Período	Desviación Estándar	
	ICF	ICR
mar-12 a feb-13	0,02	0,02
mar-14 a feb-16	0,01	0,00

Por otra parte, el Contrato de Concesión establece que debe tenerse en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Así, para que tenga lugar la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, se requiere que el aumento de la evasión no supere los dos puntos porcentuales, salvo que dicho aumento, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario. De conformidad con la información proporcionada por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, los datos relativos a la evasión en los servicios operados por el Concesionario, obtenidos con la metodología usada a la fecha por dicho Programa para la medición de la evasión en los buses del Sistema, son los siguientes:

Tabla 5 – Evasión servicios operados por Subus Chile S.A.

año-trimestre	transacciones por trimestre	% evasión *
2013-2	49.727.130	21,8%
2013-3	47.033.449	18,1%
2013-4	49.633.604	24,0%
2014-1	39.988.785	22,9%
2014-2	45.781.014	21,8%
2014-3	44.081.767	22,4%
2014-4	45.475.808	31,7%
2015-1	38.776.996	28,3%
2015-2	44.162.294	26,0%
2015-3	41.841.835	27,8%
2015-4	42.702.798	32,4%
2016-1	36.347.651	38,6%

* mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización, MTT

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

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

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

Tabla 6 – Aumento de la evasión

Período	% evasión
2013 trim2 - 2014 trim1	21,7%
2014 trim2 - 2016 trim1	28,4%
diferencia	6,7%

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

- Implementación de una Gerencia de Validaciones, encargada del control de la evasión.
- Creación y contratación de la empresa Control de Evasión y Seguridad SpA. Dicha empresa lleva a cabo las diferentes acciones de control de la evasión en terreno, las que se desarrollan de conformidad con las directrices establecidas por la Gerencia de Validaciones.
- Contratación de DICTUC S.A. para la realización de dos estudios sobre la evasión.

- Implementación de plataforma tecnológica de validaciones en paraderos, que permite determinar las validaciones efectuadas en los buses en los diferentes paraderos, a medida que realizan sus servicios.
- Aforos, que corresponden a mediciones efectuadas en diferentes puntos de la ruta o en los buses en circulación, para determinar la cantidad de pasajeros que validan y aquellos evasores, de acuerdo a diferentes criterios temporales (por ejemplo, horas, franjas horarias y días).
- Acciones anti-evasión, ejecutadas en ejes prioritarios (distribución geográfica establecida por el Concesionario), consistentes en la implementación de zonas pagas móviles, fiscalización en paraderos, controles con equipos de fiscalización móvil.
- Mantenimiento del sistema de torniquetes anti-evasión en buses.

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

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

3.2.1 Las partes dejan constancia que en la presente revisión programada no hubo cambios normativos u otros en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2. del Contrato de Concesión. Asimismo, declaran que de esta constancia se excluye el proceso de revisión excepcional actualmente en trámite, el que se resolverá paralelamente.

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

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

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2016

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$ 54,10
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio.	-----
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se	-----

refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión.	
Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT, siempre que la utilización de dicha flota adicional hubiere generado una disminución del IPK de la Unidad de Negocio.	-----
Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha.	-----
Total pesos de PPT₀	\$54,10

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2016, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°2", del Addendum al Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 2, que fuere aprobado mediante Resolución N° 210, de 9 de septiembre de 2014, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 2"

A. Servicios a Operar

Troncal 2 y Zona G

B. Parámetros

- B.1 $PPT_0 = \$ 618,85$ (seiscientos dieciocho coma ochenta y cinco 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 $\overline{IPK} = 1,67$ (uno coma sesenta y siete)
- B.5 $\alpha = 0,03$
- B.6 $\beta_1 = 0,35$
- B.7 $\beta_2 = 0,65$
- B.8 Reserva inicial de afectación = 5.024.435 Plazas-km
- B.9 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (Marzo de 2016): 1.219 buses Flota Contratada Base y 57 buses de Flota Contratada 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.

D. Índices de referencia

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

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

Este cambio regirá, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 01 de marzo de 2016, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión, pero se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe este Addendum.

Cláusula V CONSTANCIAS

El Concesionario y el Ministerio dejan constancia que 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 próxima instancia de revisión programada. Dichos supuestos son:

- 5.1** PPT₀: \$ 618,85 (seiscientos dieciocho coma ochenta y cinco pesos).
- 5.2** 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 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.



Cláusula VI MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS

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

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

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

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

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

6.2 En la cláusula 5.4.2.4 literal ii):

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

Se incorpora el siguiente párrafo final:

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

Cláusula VII VARIOS

- 7.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes del Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses.
- 7.2** Al Concesionario le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.
- 7.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento, constituye uno de los mecanismos necesarios para permitir la continuidad del servicio público de transporte.



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

7.4 El presente instrumento se otorga en tres ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Concesionario, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.

7.5 Personerías: La personería de don Andrés Felipe Ocampo Borrero 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 la personería de don Andrés Gómez-Lobo Echenique, consta en Decreto Supremo N°669, de fecha 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública."

Anexo 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-mar-15	187	73	6.252.042	3.891.095	0,9357150	3.640.956
10-abr-15	188	74	7.412.536	4.277.427	0,9633668	4.120.731
25-abr-15	189	75	6.619.565	3.860.737	0,9564589	3.692.637
10-may-15	190	76	6.914.613	4.007.341	0,9617102	3.853.901
25-may-15	191	77	6.684.614	3.903.997	0,9663649	3.772.686
10-jun-15	192	78	6.519.190	4.009.515	0,9734187	3.902.937
25-jun-15	193	79	6.717.633	4.114.098	0,9699531	3.990.482
10-jul-15	194	80	6.420.971	4.049.254	0,9491558	3.843.373
25-jul-15	195	81	6.203.949	3.989.314	0,9479825	3.781.799
10-ago-15	196	82	6.250.167	4.203.044	0,9382018	3.943.303
25-ago-15	197	83	6.021.354	3.920.365	0,9364904	3.671.384
10-sep-15	198	84	6.871.126	4.213.002	0,9494877	4.000.194
25-sep-15	199	85	6.638.202	4.008.652	0,9276394	3.718.584
10-oct-15	200	86	5.882.108	3.898.613	0,9318739	3.633.015
25-oct-15	201	87	6.276.100	3.920.773	0,9501606	3.725.364
10-nov-15	202	88	6.877.747	4.231.765	0,9442076	3.995.665
25-nov-15	203	89	6.440.213	3.948.678	0,9689800	3.826.190
10-dic-15	204	90	6.639.923	4.052.706	0,9436831	3.824.470
25-dic-15	205	91	6.302.653	3.896.993	0,9604536	3.742.881
10-ene-16	206	92	6.161.303	4.177.548	0,9134388	3.815.934
25-ene-16	207	93	5.373.678	3.528.325	0,9797264	3.456.793
10-feb-16	208	94	5.435.977	3.575.143	0,9597552	3.431.262
25-feb-16	209	95	4.976.380	3.274.741	0,9826386	3.217.887
10-mar-16	210	96	4.599.070	3.256.943	0,9555142	3.112.055
			150.491.114			89.714.484,54



Anexo 2

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-3-2013	139	25	7.352.349	4.031.221	0,9839656	3.966.583
10-4-2013	140	26	7.224.162	3.997.148	0,9880866	3.949.529
25-4-2013	141	27	7.838.809	4.033.429	0,9834275	3.966.585
10-5-2013	142	28	7.824.839	4.031.450	0,9854679	3.972.865
25-5-2013	143	29	7.463.623	3.925.716	0,9805070	3.849.192
10-6-2013	144	30	7.421.491	4.220.057	0,9677156	4.083.815
25-6-2013	145	31	7.562.607	3.961.194	0,9755742	3.864.438
10-7-2013	146	32	6.762.434	3.934.121	0,9768222	3.842.937
25-7-2013	147	33	6.961.316	4.043.577	0,9828185	3.974.103
10-8-2013	148	34	7.260.068	4.224.478	0,9833469	4.154.127
25-8-2013	149	35	7.076.870	3.922.095	0,9776630	3.834.487
10-9-2013	150	36	7.837.464	4.246.968	0,9807710	4.165.303
25-9-2013	151	37	7.140.756	3.922.424	0,9727729	3.815.628
10-10-2013	152	38	5.942.001	3.726.889	0,9732274	3.627.111
25-10-2013	153	39	7.630.075	4.032.983	0,9697597	3.911.024
10-11-2013	154	40	7.831.028	4.219.833	0,9788533	4.130.597
25-11-2013	155	41	7.226.495	3.898.209	0,9690047	3.777.383
10-12-2013	156	42	7.431.709	3.958.531	0,9673819	3.829.411
25-12-2013	157	43	7.287.402	3.924.947	0,9660369	3.791.643
10-1-2014	158	44	7.170.878	4.279.310	0,9463513	4.049.731
25-1-2014	159	45	6.129.243	3.548.031	0,9896527	3.511.319
10-2-2014	160	46	6.250.077	3.689.288	0,9921150	3.660.198
25-2-2014	161	47	5.069.670	3.162.013	0,9968543	3.152.067
10-3-2014	162	48	4.518.010	2.818.489	0,9962047	2.807.791
			168.213.376			91.687.867,39

FDO. ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE, Ministro 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

ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

RÓDRIGO VALDÉS PULIDO
Ministro de Hacienda