



MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RE C I B I D O

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

RECEPCIÓN

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U. Y T.		
SUB DEPTO. MUNICIP.		
REFRENDACIÓN		

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°3, Buses Vule S.A.

Santiago, 26 de noviembre de 2020

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° 2, de 6 de enero de 2012, 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 Buses Vule 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 7 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, la empresa Buses Vule 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°3, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N°2, de 6 de enero de 2012, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda.

REFRENDACIÓN

09 15 1/2 020

2. Que, como es de público conocimiento, desde el último trimestre del año 2019 el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se ha visto expuesto a cambios y trastornos de gran envergadura que han repercutido en diversos aspectos operacionales y en la provisión de los servicios. En efecto, en primer término, las masivas protestas que se realizaron en todo el país desde el 18 de octubre de 2019, y los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad de Santiago y en el transporte público, el que enfrentó trastornos operacionales de alcance mayor y, de manera concomitante, se vio afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
3. Que, posteriormente, el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró que el brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19) adquirió las características de una pandemia, en atención a los alarmantes niveles de propagación de la enfermedad en el mundo y a su gravedad.

En consideración a la situación de nuestro país, mediante Decreto N° 104, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, se declaró el estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile, por el plazo de 90 días desde la publicación del decreto en el Diario Oficial (efectuado con fecha 18 de marzo de 2020), el que fue prorrogado por un plazo de 90 días, a contar del vencimiento del período previsto en el referido Decreto N° 104, mediante Decreto N° 269, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Posteriormente, se verificó otra prórroga mediante el Decreto N° 400, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, por un plazo adicional de 90 días, a contar del vencimiento del período previsto en el citado Decreto N° 269.

En atención a la referida declaración de estado de excepción constitucional de catástrofe, se dispuso toque de queda y se adoptaron cuarentenas en distintas comunas de la Región Metropolitana, el toque de queda para todo el país, y, a partir de las 22:00 horas del 15 de mayo de 2020, una cuarentena total para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo, Puente Alto, Buin, Padre Hurtado, Lampa y Colina, la que se ha ido morigerando progresivamente con el paso de diversas comunas de la Región Metropolitana a las Fases 2, 3 y 4 del plan de desconfinamiento.

Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir la movilidad de la población y de esta forma el riesgo de contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente al transporte público, que se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios y a la baja de demanda inducida por las mencionadas medidas. En ese mismo sentido, los Programas de Operación han debido mantener un nivel de oferta por sobre el nivel de demanda real, con el objetivo de garantizar las condiciones necesarias para el distanciamiento físico en los buses, lo que también ha generado un impacto económico para los operadores.

4. Que, en atención a la situación descrita en los considerandos precedentes, se aplicó la cláusula 5.4.3 del Contrato de Concesión denominada "De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación". Así, se utilizó la fórmula de pago contenida en la citada cláusula 5.4.3 en el período comprendido entre el 16 de octubre y 31 de diciembre de 2019, y luego en cada quincena comprendida entre el 16 de marzo y el 30 de septiembre de 2020.
5. Que, sin perjuicio de la aplicación de la señalada cláusula 5.4.3, resulta necesario que el Sistema disponga de un mecanismo de carácter permanente que otorgue sostenibilidad de largo plazo a los operadores, considerando que los cambios experimentados hasta ahora por el contexto social y sanitario revisten un carácter estructural que permiten anticipar que difícilmente el Sistema vuelva a contar en el corto plazo con niveles de demanda similares a los registrados durante los primeros tres trimestres de 2019. Esto, en vista de

que el transporte constituye un servicio de carácter esencial, siendo deber de la autoridad resguardar y mantener su funcionamiento aún en las condiciones actuales. Evidentemente, dicho mecanismo deberá ceñirse y ajustarse al marco general existente en el país y en su economía, en el cual prácticamente no existen sectores que hayan resultado inmunes o blindados frente a ambas crisis. En dicho contexto, se estima necesario incorporar modificaciones que permitan a los operadores adaptarse financieramente a los cambios en la demanda y en la situación operacional, disminuyendo el riesgo de exposición a aquella. Al respecto, cabe tener presente que si bien los instrumentos regulatorios actuales contienen mecanismos que posibilitan esta disminución de riesgo, estos están diseñados para operar en horizontes de tiempo de 12 y 24 meses, estructura que de mantenerse generaría con seguridad problemas de liquidez que harían insostenible en un corto tiempo (antes de poder aplicar dichos mecanismos) el funcionamiento de cualquier operador.

6. 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.
7. Que lo señalado precedentemente se encuentra expresamente reconocido en el texto del Contrato de Concesión, 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.
8. Que, si bien el Contrato de Concesión ha fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios y directrices expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones que ya no existen. Por tanto, resulta imprescindible adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de la concesión.
9. Que, la cláusula 1.6.3 del 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. En atención a ello, y a lo expuesto en los precedentemente, se determinó la necesidad de modificar el Contrato de Concesión, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario en la que se mantiene la relevancia del pago por pasajero transportado, pero se aumenta la importancia del pago por kilómetro. Asimismo, se determinó que el mecanismo vigente de AIPK, el cual se calcula y, eventualmente, paga anualmente, sea aplicado quincenalmente, de manera tal que el impacto en los flujos financieros del Sistema sea menor, lo cual facilitará al Sistema la programación de los pagos a realizar y del subsidio a requerir para su financiamiento. Por último, atendidos los cambios anteriores, que redundan en una menor exposición al riesgo de demanda, se ha estimado necesario eliminar el mecanismo de revisión programada establecido desde el año 2012 en el Sistema, cuya finalidad era precisamente mitigar dicho riesgo mediante un proceso de ajuste de precios realizado cada dos años.
10. Que, en relación con la eficacia en el tiempo de los actos administrativos, el artículo 52 de la Ley N°19.880 dispone que "*...Los actos administrativos no tendrán efecto retroactivo, salvo cuando produzcan consecuencias favorables para los interesados y no lesionen derechos de terceros.*" De conformidad con la norma citada, la presente modificación del Contrato de Concesión que regula los ingresos del Concesionario, podrá aplicarse respecto de períodos de tiempo anteriores, por cuanto producirá efectos favorables respecto de los interesados,

permitiendo la mantención del equilibrio económico de la concesión y el resguardo de los derechos de los usuarios y de los trabajadores de la Sociedad Concesionaria, sin que se afecten derechos de terceros.

11. 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 19 de noviembre de 2020, 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°3, Buses Vule S.A., el 19 de noviembre de 2020, 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
BUSES VULE S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 3**

En Santiago de Chile, a 19 de noviembre de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniero 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 indistintamente el **"Ministerio"** o **"MTT"**, por una parte, y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N°3, Buses Vule S.A., RUT N°76.071.048-2, representada por don Simón Abelardo Dosque San Martín, chileno, casado, contador auditor, cédula nacional de identidad N°5.800.674-2, ambos domiciliados en La Concepción N°191, Cuarto Piso, de la comuna de Providencia, ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el **"Concesionario"** o la **"Sociedad Concesionaria"**, 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 7 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, la empresa Buses Vule 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°3, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N°2, de 6 de enero de 2012,

conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda.

- 1.2** Que, como es de público conocimiento, desde el último trimestre del año 2019 el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se ha visto expuesto a cambios y trastornos de gran envergadura que han repercutido en diversos aspectos operacionales y en la provisión de los servicios. En efecto, en primer término, las masivas protestas que se realizaron en todo el país desde el 18 de octubre de 2019, y los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad de Santiago y en el transporte público, el que enfrentó trastornos operacionales de alcance mayor y, de manera concomitante, se vio afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.
- 1.3** Posteriormente, el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró que el brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19) adquirió las características de una pandemia, en atención a los alarmantes niveles de propagación de la enfermedad en el mundo y a su gravedad. En consideración a la situación de nuestro país, mediante Decreto N° 104, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, se declaró el estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile, por el plazo de 90 días desde la publicación del decreto en el Diario Oficial (efectuado con fecha 18 de marzo de 2020), el que fue prorrogado por un plazo de 90 días, a contar del vencimiento del período previsto en el referido Decreto N° 104, mediante Decreto N° 269, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Seguidamente, se verificó otra prórroga mediante el Decreto N° 400, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, por un plazo adicional de 90 días, a contar del vencimiento del período previsto en el citado Decreto N° 269. En atención a la referida declaración de estado de excepción constitucional de catástrofe, se dispuso toque de queda y se adoptaron cuarentenas en distintas comunas de la Región Metropolitana, el toque de queda para todo el país, y, a partir de las 22:00 horas del 15 de mayo de 2020, una cuarentena total para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo, Puente Alto, Buin, Padre Hurtado, Lampa y Colina, la que se ha ido morigerando progresivamente con el paso de diversas comunas de la Región Metropolitana a las Fases 2, 3 y 4 del plan de desconfinamiento. Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir la movilidad de la población y de esta forma el riesgo de contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente al transporte público, que se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas debido a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios y a la baja de demanda inducida por las mencionadas medidas. En ese mismo sentido, los Programas de Operación han debido mantener un nivel de oferta por sobre el nivel de demanda real, con el objetivo de garantizar las condiciones necesarias para el distanciamiento físico en los buses, lo que también ha generado un impacto económico para los operadores.
- 1.4** Que, en atención a la situación descrita en los numerales precedentes, se aplicó la cláusula 5.4.3 del Contrato de Concesión denominada "De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación", que establece que en caso de 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 a aquel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, podrán determinar que el pago a efectuar al operador por los servicios de transporte se componga de los factores que en dicha sección se señalan. Así, se aplicó la fórmula de pago contenida en la citada cláusula 5.4.3 en el período comprendido entre el 16 de octubre y 31 de diciembre de 2019, y luego en cada quincena comprendida entre el 16 de marzo y el 30 de septiembre de 2020.

- 1.5** Que, sin perjuicio de la aplicación de la señalada cláusula 5.4.3, resulta necesario que el Sistema disponga de un mecanismo de carácter permanente que otorgue sostenibilidad de largo plazo a los operadores, considerando que los cambios experimentados hasta ahora por el contexto social y sanitario revisten un carácter estructural que permiten anticipar que difícilmente el Sistema vuelva a contar en el corto plazo con niveles de demanda similares a los registrados durante los primeros tres trimestres de 2019. Esto, en vista de que el transporte constituye un servicio de carácter esencial, siendo deber de la autoridad resguardar y mantener su funcionamiento aún en las condiciones actuales. Evidentemente, dicho mecanismo deberá ceñirse y ajustarse al marco general existente en el país y en su economía, en el cual prácticamente no existen sectores que hayan resultado inmunes o blindados frente a ambas crisis. En dicho contexto, se estima necesario incorporar modificaciones que permitan a los operadores adaptarse financieramente a los cambios en la demanda y en la situación operacional, disminuyendo el riesgo de exposición a aquella. Al respecto, cabe tener presente que si bien los instrumentos regulatorios actuales contienen mecanismos que posibilitan esta disminución de riesgo, estos están diseñados para operar en horizontes de tiempo de 12 y 24 meses, estructura que de mantenerse generaría con seguridad problemas de liquidez que harían insostenible en un corto tiempo (antes de poder aplicar dichos mecanismos) el funcionamiento de cualquier operador.
- 1.6** 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.
- 1.7** 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.
- 1.8** Que, si bien el Contrato de Concesión han fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios y directrices expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones que ya no existen. Por tanto, resulta imprescindible adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de la concesión.
- 1.9** Que, la cláusula 1.6.3 del 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. En atención a ello, y a lo expuesto en los numerales precedentes, se determinó la necesidad de modificar el Contrato de Concesión, estableciendo una regulación de los ingresos del Concesionario en la que se mantiene la relevancia del pago por pasajero transportado, pero se aumenta la importancia del pago por kilómetro. Asimismo, se determinó que el mecanismo vigente de AIPK, el cual se calcula y, eventualmente, paga anualmente, sea prorrateado quincenalmente, de manera tal que el impacto en los flujos financieros del Sistema sea menor, lo cual facilitará al Sistema la programación de los pagos a realizar y del subsidio a requerir para su financiamiento.

1.10 Que, en consideración a lo expuesto, las partes han determinado modificar el Contrato actualmente vigente, estableciendo una nueva regulación de los ingresos del Concesionario.

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° 2, de 6 de enero de 2012, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

3.1 En la cláusula 5.4.1.4 "Cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T", se incorpora el siguiente párrafo final y la siguiente Tabla 2:

"Con todo, a contar del 1° de octubre de 2020, se deberán considerar los valores de $PK_{j,k,o}$ que se presentan en la tabla a continuación, donde el subíndice k corresponde a la tecnología de propulsión y j a la tipología del bus.

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

Tipología de bus j	Pago por Kilómetro, $PK_{j,k,o}$
A1, A2	\$673,56
B1, B2	\$782,49
C1, C2	\$990,59

3.2 En la cláusula 5.4.1.7 literal iii) "Mecanismo de ajuste de ingresos (AIPK)", se agregan, al final, los siguientes párrafos y apartados nuevos:

"Con todo, a contar del 1° de octubre de 2020, y sucesivamente en cada liquidación, se aplicará, en lugar de aquel contemplado en los apartados anteriores, el mecanismo que se describe a continuación, cuyo resultado podrá dar lugar a un ajuste de los ingresos.

A partir de los siguientes valores:

- q_t : Transacciones pagadas en la liquidación t .
- km_t : Kilómetros a pago en la liquidación t , de acuerdo a lo definido en el punto 5.4.1.3.
- ICT_t : Índice de cumplimiento de capacidad de transporte calculado para la liquidación t .

Se determinarán las siguientes variables:



Técnica $IPK_{inf} = \overline{IPK} \cdot (1 - \alpha)$, donde α toma el valor indicado en la Ficha

Técnica $IPK_{sup} = \overline{IPK} \cdot (1 + \alpha)$, donde α toma el valor indicado en la Ficha

$$Q_{inf,t} = IPK_{inf} \cdot km_t \cdot ICT_t$$

$$Q_{sup,t} = IPK_{sup} \cdot km_t \cdot ICT_t$$

Donde:

- $\overline{IPK}$: Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio indicado en la Ficha Técnica.
- IPK_{inf} : Límite inferior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- IPK_{sup} : Límite superior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- $Q_{inf,t}$: Límite inferior de transacciones pagadas al Operador, bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- $Q_{sup,t}$: Límite superior de transacciones pagadas al Operador, sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

Se calculará un **Ajuste del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro** ($AIPK$) de la liquidación t como

$$AIPK_t = \begin{cases} PPT_t \cdot (1 - \beta) \cdot (Q_{inf,t} - q_t) & \text{si } q_t < Q_{inf,t} \\ 0 & Q_{inf,t} < q_t < Q_{sup,t} \\ PPT_t \cdot (1 - \beta) \cdot (Q_{sup,t} - q_t) & Q_{sup,t} < q_t \end{cases}$$

Donde β toma el valor indicado en la Ficha Técnica, $AIPK_t$ corresponde al Ajuste Quincenal del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro calculado en la liquidación t y PPT_t es el PPT vigente a la liquidación t .

Asimismo, para el cálculo del presente ajuste de ingresos, a contar del 1° de octubre de 2020, se utilizará el valor de IPK actualizado y determinado con ocasión del proceso de Revisión Programada 2020."

3.3 En la Cláusula 5.4.2.4 "Otros pagos", literal iii) "Ajuste de ingresos ($AIPK$)", se incorpora el siguiente párrafo final:

"A contar del 1° de octubre de 2020, el mecanismo de ajuste $AIPK$ se determinará liquidación a liquidación, y su pago a favor del Concesionario o a favor del Sistema tendrá lugar en la liquidación siguiente ($t+1$) a la liquidación t de cálculo, de conformidad con lo previsto en la Cláusula 5.4.1.7."

3.4 En la Cláusula 5.4.2.8 "Del pago al término del periodo de concesión", se elimina el literal i) "Ajuste de ingresos $AIPK$ " y los párrafos que lo componen.

3.5 En la Cláusula 5.5.2, se elimina la Cláusula 5.5.2.1, referente a la causal de revisión de las condiciones económicas por razón IPK, y los párrafos cuarto y siguientes.

3.6 En la Cláusula 5.5.3, se eliminan los párrafos primero y tercero.

3.7 Se elimina la Cláusula 5.5.4.

3.8 En la Cláusula 5.5.5.1, se reemplaza el párrafo que sigue a continuación de la letra "b) Rechazar la solicitud" por el siguiente:

"El Ministerio podrá, por razones fundadas, rechazar la solicitud de revisión por considerar que las situaciones acreditadas por el Concesionario no revisten carácter excepcional o no afectan de manera relevante las variables principales del negocio."

3.9 Se reemplaza el texto de la cláusula 5.5.5.2 por el siguiente:

"El proceso de revisión se llevará a cabo en base a las presentaciones, informes y demás antecedentes referidos en el punto anterior, a través del cual las partes deberán consensuar el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio. Este proceso deberá desarrollarse en un plazo de treinta (30) días contados desde su fecha de inicio, pudiendo prorrogarse en treinta (30) días por una sola vez. Al término del período de revisión se generará un Addendum que deberá ser suscrito por las partes en un plazo máximo de cinco (5) días.

Las nuevas condiciones regirán desde la fecha de inicio del proceso de revisión a que se refiere el punto 5.5.5.1 y se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe el Addendum suscrito por las partes".

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes realizados con ocasión de la presente modificación de Contrato, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°3" actualmente vigente, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 3

A. Servicios a Operar

Troncal 3, Zonas I, H y E. Servicios D13, 111, 113, 113c, 113e, 119, 121, 125 y 126.

B. Parámetros

- B.1 $PPT_0 = \$331,76$ (treientos treinta y uno coma setenta y seis pesos), con vigencia a partir del 1° de octubre de 2020.*
- B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 5,51%*
- B.3 $IPK_0 = 2,22$*
- B.4 $\overline{TPK} = 1,91$*
- B.5 $\alpha = 0,03$*
- B.6 $\beta = 0,35$*
- B.7 Reserva inicial de afectación = 3.136.216 Plazas-km*
- B.8 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual: 1.336 buses de Flota Contratada Base y 100 buses de Flota de Reserva.*

C. Plan de Operación

- C.1 Se contempla la optimización del Programa de Operación de temporada normal, 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 de Concesión:*

- *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 17% respecto del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.*
- C.3 *Se contempla la inclusión de algunos kilómetros no comerciales que sean requeridos para el cumplimiento del Programa de Operación, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.*
- C.4 *A requerimiento del Ministerio, los programas de operación que sean aprobados para el año 2021 o siguientes, podrán considerar una variación referencial de hasta un 3% (tres por ciento) de margen de reducción de kilómetros comerciales al año, respecto de los kilómetros comerciales del programa de operación de temporada normal, del segundo semestre de 2020. La posible reducción efectiva será fijada por el Ministerio, de conformidad a lo dispuesto en el procedimiento de modificación de los programas de operación.*

Lo anterior es independiente de aquellas reducciones de kilómetros a que dé lugar la aplicación del punto D del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

Asimismo, este margen de 3% se puede aumentar de común acuerdo entre el Ministerio y Buses Vule S.A.

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"*
-

Cláusula V VARIOS

- 5.1** 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 de la Unidad de Negocio N°3.
- 5.2** 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.
- 5.3** 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 periodos anteriores al 1° de octubre de 2020 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 operadores 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.

5.4 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.

5.5 Personerías: La personería de don Simón Abelardo Dosque San Martín, para actuar en representación de Buses Vule S.A., consta de escritura pública de fecha 14 de mayo de 2020, otorgada ante doña María Soledad Santos Muñoz, Notario Público Titular de la Séptima Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N° 413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública."

FDO. Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Simón Dosque San Martín, Buses Vule S.A.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO


GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones


IGNACIO BRIONES ROJAS
Ministro de Hacienda





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

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

CURSA CON ALCANCE LAS
RESOLUCIONES N^{OS} 46, 47, 48, 49,
50 Y 51, TODAS DE 2020, DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

La Contraloría General ha dado curso a las resoluciones del rubro, que aprueban una modificación al contrato de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses -en el caso de la N° 47-, y modificaciones a las condiciones de operación que se indican -tratándose de las restantes resoluciones citadas en la suma-, teniendo presente lo señalado en la minuta técnica de la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión de la Secretaría Ejecutiva de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, acompañada en el correo electrónico de fecha 10 de febrero de 2021, emanado de la Coordinación Legal de la aludida Dirección.

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE



OFICIO DE ALCANCE
Oficio : E80873/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General