



Aprueba Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada y Excepcional de Condiciones Específicas de Operación de la Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A.

RESOLUCIÓN N°41

Santiago, 04 de noviembre de 2020.

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

JCGC/JLDC/XBM/AAR/FSH/DPB/ECH/AAS/ADS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
- 6 NOV 2020
RECIBIDO

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

RECEPCIÓN

DEPART. JURÍDICO		
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. MUNICIPI.		

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° 3, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece y aprueba condiciones específicas de operación y utilización de vías para servicios de transporte público de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 5; la Carta S/N, de 26 de febrero de 2020, de Buses Metropolitana S.A.; el Oficio N° 1505/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano; la Carta S/N, de 19 de mayo de 2020, de Buses Metropolitana S.A.; la Carta s/n, de 5 de mayo de 2020, de Buses Metropolitana S.A.; el Oficio N° 2213/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano; las Resoluciones N° 7 y N° 8, de 2019, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1. Que, para velar por la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros, las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 3, que se singularizan en el Visto,

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

08158/2020

SECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PRESUPUESTOS
OF DE PARTES
DIPRES
06.11.2020 11:19



contemplan en su sección 7.5 las denominadas *Instancias de Revisión de las Condiciones Económicas*, las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado. Las instancias de revisión pueden ser programadas o excepcionales, pudiendo estas últimas requerirse cuando se constate fundadamente que se han producido cambios relevantes en alguno de los supuestos de procedencia descritos en los puntos 7.5.1.2 a 7.5.1.7. Al efecto, las Condiciones de Operación establecieron en su sección 7.5.2 que habría lugar a una instancia de revisión programada en el mes de abril del año 2020.

2. Que, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A., solicitó en su Carta S/N, de 26 de febrero de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida sección, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones económicas: la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, en atención a la discusión en el Congreso de la República de proyectos de ley que tendrían relación directa con el costo de la mano de obra; y la modificación de estándares de calidad de servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, debido a costos extraordinarios para mantener la flota operativa desde el 18 de octubre de 2019, en consideración a la cantidad de buses quemados y vandalizados.
3. Que, mediante Oficio N°1505/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida sólo respecto de la causal relativa a la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK), y que se estableció como fecha de inicio de la revisión el día 1° de abril de 2020, para efectos de los ajustes que se acordasen con posterioridad. Asimismo, en relación con lo solicitado a través de la Carta S/N, de 23 de noviembre de 2018, de Buses Metropolitana S.A., se informó que no se incorporaría al proceso de revisión programada el análisis del impacto de la operación de la Línea 3 del Metro de Santiago en las variables económicas de las Condiciones de Operación.
4. Que el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe mediante Carta S/N, de 19 de mayo de 2020, con un análisis de la variable Razón IPK.
5. Que, mediante Carta s/n, de 5 de mayo de 2020, el Prestador de Servicios solicitó hacer uso de una instancia de revisión excepcional, señalando como su causal de procedencia lo dispuesto en la sección 7.5.1.6 de las Condiciones de Operación, en virtud del aumento de flota instruido por el Ministerio a través del Oficio N° 4388, de 2019, del Administrador.
6. Que, mediante Oficio N° 2213/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión excepcional fue acogida respecto de la causal contemplada en la Sección 7.5.1.6 de las Condiciones de Operación, y que se establecía como fecha de inicio de la revisión el día 20 de agosto de 2020. Asimismo, el Prestador de Servicios presentó su pre-informe durante las negociaciones directas llevadas a cabo en el contexto de la revisión. Sin perjuicio de lo señalado, adicionalmente se informó mediante el referido Oficio N° 2213/2020 que, en atención al Principio de Eficiencia que rige la actuación de la Administración del Estado, se procedería a acumular los procesos de revisión programada 2020 y la revisión excepcional.
7. Que las partes llevaron a cabo los procesos de revisión programada y excepcional referidos anteriormente mediante negociaciones, en las que se revisó únicamente lo concerniente a la causal contemplada en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, relativa a la relación demanda-oferta (Razón IPK), y 7.5.1.6, referente al aumento de la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base

=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====



establecida en la última instancia de revisión del precio por pasajero transportado (PPT).

- 8. Que los procesos de revisión programada y excepcional acumulados se verificaron en la forma prevista en las Condiciones de Operación, y, de conformidad con lo señalado, las partes consensuaron el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
- 9. Que, en consideración 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 el Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada y Excepcional, suscrita por las partes con fecha 21 de septiembre de 2020, y realizar las adecuaciones correspondientes que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

APRUEBASE el Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada y Excepcional, suscrita entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Buses Metropolitana S.A., el 21 de septiembre de 2020, que se transcribe íntegramente a continuación:

**"ACTA DE ACUERDO Y CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA Y EXCEPCIONAL
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
BUSES METROPOLITANA S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 5**

En Santiago de Chile, a 21 de septiembre de 2020, 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, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 5, Buses Metropolitana S.A., R.U.T. N° 99.557.440-3, representada por don Juan Gabriel Pinto Zamorano, cédula nacional de identidad N° 6.350.882-9, ambos domiciliados en Calle Moneda N° 1640, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el "Prestador de Servicios" o simplemente "el Prestador"; se ha convenido lo siguiente:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** *Que, por Resolución N° 3, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se establecieron condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados mediante buses correspondientes a la denominada Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A. (en adelante, "las Condiciones de Operación"), conforme a lo dispuesto en la Ley N° 18.696 y en el artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.*



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

- 1.2** Que, las Condiciones Específicas de Operación vigentes contemplan en su Sección 7.5 las denominadas "Instancias de Revisión de las Condiciones Económicas", 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. Asimismo, la sección 7.5.2 establece que habrá lugar a una instancia de revisión programada en el mes de abril del año 2020 y que sólo excepcionalmente se realizarán en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada se encuentran detallados en la sección 7.5.1, en tanto, el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la sección 7.5.3.
- 1.3** De conformidad a lo dispuesto en la referida sección 7.5.3, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 5, Buses Metropolitana S.A, solicitó a través de Carta S/N, de 26 de febrero de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida sección, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión, indicando que estos serían: la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, en atención a la discusión en el Congreso de la República de proyectos de ley que tendrían relación directa con el costo de la mano de obra; y la modificación de estándares de calidad de servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, debido a costos extraordinarios para mantener la flota operativa desde el 18 de octubre de 2019, en consideración a la cantidad de buses quemados y vandalizados.
- 1.4** Que, con fecha 6 de mayo de 2020, mediante Oficio N° 1505/2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida sólo respecto de la causal relativa a la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK), y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1° de abril de 2020, para efectos de los ajustes que se acordasen con posterioridad. Adicionalmente, en el citado Oficio se indicó que a más tardar el día 22 de mayo de 2020 debía remitirse el pre-informe a que se refiere la sección 7.5.3.2 de las Condiciones de Operación. Asimismo, en relación con lo solicitado a través de la Carta S/N, de 23 de noviembre de 2018, de Buses Metropolitana S.A., se informó que no se incorporaría al proceso de revisión programada el análisis del impacto de la operación de la Línea 3 del Metro de Santiago en las variables económicas de las Condiciones de Operación.
- 1.5** Que, mediante Carta S/N, de 19 de mayo de 2020, de Buses Metropolitana S.A., el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe solicitado respecto de la materia "Relación demanda-oferta (Razón IPK)".
- 1.6** Que, mediante Carta s/n, de 5 de mayo de 2020, el Prestador de Servicios solicitó hacer uso de la instancia de revisión excepcional conforme al mecanismo descrito en la sección 7.5.4 de las Condiciones de Operación. La referida solicitud se fundó en lo dispuesto en la sección 7.5.1.6 de las Condiciones de Operación, en virtud del aumento de flota instruido por el Ministerio a través del Oficio N° 4388, de 2019, del Administrador.
- 1.7** Que, a través del Oficio N° 2213/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se acogió la solicitud del Prestador de Servicios, indicando que se daría lugar a un proceso de revisión excepcional por la causal establecida en la sección 7.5.1.6 de las Condiciones de Operación, cuyo inicio se fijó para el día 20 de agosto de 2020. Asimismo, el Prestador de Servicios presentó su pre-informe durante las negociaciones directas llevadas a cabo en el contexto de la revisión. Sin perjuicio de lo señalado, adicionalmente se informó mediante el referido Oficio N° 2213/2020 que, en atención al Principio de Eficiencia que rige la actuación de la Administración del Estado, se

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====



1.8 *Que, los procesos de revisión programada y excepcional acumulados se verificaron en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación vigentes y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.*

1.9 *Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta de las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada y excepcional.*

Para los efectos de la presente Acta, 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 las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°5", 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 Acta.

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente 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. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación del Contrato de Concesión de la Unidad de Negocio N° 5 vigente a la época¹, la que fue aprobada mediante Resolución N° 62, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, que incorporó la cláusula 5.4.3, que regula los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la cláusula 5.4.1, la cual excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N° 325, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°5, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva cláusula 5.4.3 del Contrato de Concesión vigente a la época.

Adicionalmente, 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.

¹ 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° 5, aprobado mediante Resolución N° 1, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda.

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



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. Seguidamente, se adoptaron cuarentenas de 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.

Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir el contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, 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 muy 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.

En razón de lo expuesto, mediante las Resoluciones Exentas N° 910, N° 951, N° 994, N° 1057, N° 1208, N° 1268, N° 1411, N° 1576 y N° 1728, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se establecieron como períodos de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 5, aquellas quincenas comprendidas entre el 16 de marzo y el 31 de julio de 2020, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto en esta revisión programada, por cuanto no fue posible contar con todos los datos necesarios para analizar adecuadamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1, por lo que se realizaron los análisis correspondientes en base a la información disponible.

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2020, se llevó a cabo sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Prestador de Servicios en las Liquidaciones N° 169 a N° 192, considerando el periodo de la Concesión y de las Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a esta fecha²) ascienden, conforme se indica en el Anexo 1, a 119.326.178 (ciento diecinueve millones trescientos veintiséis mil ciento setenta y ocho).

Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador de Servicios durante el mismo período asciende a la cantidad de 53.533.555,90 (cincuenta y tres millones quinientos treinta y tres mil quinientos cincuenta y cinco coma noventa), tal como también se detalla en el Anexo 1.

² Se consideran las 24 liquidaciones anteriores respecto del operador. Ello implica incluir liquidaciones verificadas durante la vigencia del Contrato de Concesión y bajo el régimen de Condiciones de Operación, por cuanto estas últimas sólo se encuentran vigentes desde el 23 de febrero de 2020.



=====
TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
=====

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta revisión programada para la Unidad de Negocio N° 5, truncado al segundo decimal, es 2,22 (dos coma dos dos), conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 169-192) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 169-192) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
119.326.178	53.533.555,90	2,22

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia $\overline{IPK}$ vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la cláusula 5.2 del Addendum al Contrato de Concesión aprobado mediante la Resolución N° 50, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el $\overline{IPK}$ vigente asciende a 2,28 (dos coma dos ocho).

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 2, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0270 (uno coma cero dos siete cero).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	$\overline{IPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
2,22	2,28	1,0270

Conforme a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, 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 1,0270 (uno coma cero dos siete cero), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 2,70% (dos coma setenta por ciento).

Respecto de lo dispuesto en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, en relación con las condiciones establecidas para la revisión de la Razón IPK en el proceso de revisión programada, corresponde señalar lo siguiente:

Las Condiciones de Operación establecen 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 de las Condiciones de Operación, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el periodo 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 y Revisión Excepcional preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se concluyó que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. Por otra parte, se concluyó que hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. Sin perjuicio de lo señalado, puede indicarse que dicha tendencia a la baja del ICR puede razonablemente explicarse por causas que no atribuibles al Prestador de Servicios.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

En efecto, el traspaso a la Unidad de Negocio N° 5 de servicios antes operados por Inversiones Alsacia S.A. (Unidad de Negocio N° 1)³ implicó un período de adaptación para su operación, considerando que dichos servicios presentaban previamente bajos resultados del indicador ICR durante el año 2018. Así, entre los meses de enero a septiembre de 2019, algunos de los servicios traspasados tuvieron resultados bajo la media de la empresa en cumplimiento de ICR, sin embargo, a nivel global el indicador fue aumentando paulatinamente, como puede constatarse en el Informe de Revisión Programada y Revisión Excepcional referido anteriormente.

De esta forma, puede señalarse que la Unidad de Negocio N° 5 no presenta tendencia a la baja atribuible al Prestador de Servicios.

En relación a la desviación estándar, se concluye que esta presenta los siguientes resultados con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR

Periodo	ICF	ICR
Abr 16 – Mar 18	0,0027	0,0141
Abr 18 – Feb 20	0,0022	0,0080

Como puede observarse, la desviación estándar en ICF e ICR disminuye. De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la tendencia y/o desviación estándar de los indicadores ICR e ICF.

Por otra parte, las Condiciones de Operación establecen 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 Prestador de Servicios.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, el cual se compara al actual período de revisión. Actualmente y según se indica en la cláusula 5.3 del Addendum al Contrato de Concesión aprobado mediante la Resolución N° 50, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el índice de referencia alcanza a 25,8% (veinticinco coma ocho por ciento).

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 Prestador de Servicios, 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, para el periodo de revisión:

Tabla 4 – Evasión servicios operados por Buses Metropolitana S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2018-2	43.181.430	15,50%
2018-3	41.285.964	17,10%
2018-4	45.009.029	12,30%
2019-1	42.904.849	16,70%
2019-2	48.875.428	15,10%

³ Se trata de los servicios 109, 109N, 110, 110c, 115, 115x, 118, 498 y 498e.



===== TOMADO RAZON CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
=====

2019-3	46.127.896	17,20%
2019-4	36.283.684	24,10%
2020-1	29.891.927	33,90%

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 del período actual, se calcula la diferencia respecto de periodo de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de variación de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 5 – Aumento de la evasión

Periodo	% evasión
2016 Trim2 - 2018 Trim 1	25,80%
2018 Trim 2 - 2020 Trim 1	18,18%
Diferencia	-7,62%

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Buses Metropolitana S.A. ha registrado una disminución. Por tanto, se considera cumplida la condición consistente en que el aumento de la evasión no supere los dos puntos porcentuales.

De conformidad con lo señalado anteriormente, el Ministerio consideró, en este proceso de revisión programada, que se cumplen las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, 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 sección 7.5.1 en la revisión programada

Las partes dejan constancia que no hubo cambios normativos que afectaren en forma relevante las variables del negocio, ni modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las principales variables del negocio. Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la Sección 7.5.1., en el contexto de la revisión programada.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2020

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2020 determina el siguiente aumento de PPT₀:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$14,40
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 7.4.1.6.	-----
Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa	-----



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
=====

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	\$14,40

Cláusula IV RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN EXCEPCIONAL

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión excepcional, acumulado al proceso de revisión programada, se llevó a cabo en base al pre-informe entregado por el Prestador de Servicios y sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

4.1 Aumento de la flota operativa base en un nivel superior al 3%

El Ministerio y el Prestador acordaron la procedencia de un ajuste de PPT₀ por este concepto, en consideración al impacto que tiene en el equilibrio económico del régimen de Condiciones de Operación el aumento instruido mediante el citado Oficio N° 4388, de la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última instancia de revisión del precio por pasajero transportado (PPT).

Realizado el análisis de los antecedentes, se estableció un aumento de PPT₀ de **\$7,85 (siete coma ochenta y cinco pesos)**.

4.2 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la Sección 7.5.1 en la revisión excepcional

Las partes dejan constancia que no hubo cambios normativos que afectaren en forma relevante las variables del negocio, ni modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las principales variables del negocio. Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la Sección 7.5.1., en el contexto de la revisión excepcional.

4.3 Resultado del proceso de revisión excepcional

De esta manera, el resultado del proceso de revisión excepcional determina la siguiente disminución de PPT:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	---
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio	---
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio	---
Ordenes 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 7.4.1.6	---
Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio, a través de la DTPM, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en	\$7,85



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
=====

plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT.	
Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha	---
Total pesos de PPT₀	\$7,85

Cláusula V FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada y excepcional, y redistribuir los buses entre la flota operativa base y la flota de reserva de modo que ellas guarden relación con las exigencias del Programa de Operación; las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°5" de las Condiciones de Operación actualmente vigentes, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N° 5

A. Servicios a Operar

Troncal 5 y Zona J. Servicios 424, 109, 109N, 110, 110c, 115, 115y, 118, 408 y 408e y servicios 402, 404, 404c, 406, 407, 412, 414e, 415e, 418, 422, 422c, 426, 428c y 486.

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$547,84$ (quinientos cuarenta y siete coma ochenta y cuatro pesos), desde el 1° de abril de 2020 y hasta el 26 de junio de 2020.
 $\$555,69$ (quinientos cincuenta y cinco coma sesenta y nueve pesos pesos), desde el 27 de junio de 2020 en adelante.

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 6,34%

B.3 $IPK_0 = 2,45$

B.4 $\overline{IPK} = 2,22$

B.5 $\alpha = 0,03$

B.6 $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,65$

B.7 Reserva inicial de afectación = 3.057.164 Plazas-km

B.8 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual: 1.433 buses Flota Contratada base y 107 buses de Flota Contratada Reserva.

C. Índices de referencia

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

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

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
=====



C.7 Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41

D. Otros

D.1 Los servicios prestados bajo el régimen de Condiciones de Operación podrán ser reducidos total o parcialmente por el Ministerio, por motivos fundados, lo que se informará al Prestador de Servicios con al menos 45 días de anticipación."

Este cambio regirá, conforme lo dispone la sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación, a partir del día 1° de abril de 2020, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión programada, y luego desde el día 27 de junio de 2020, que corresponde a la fecha de la modificación del Programa de Operación mediante la cual se verificó el traspaso de servicios de la Unidad de Negocio N° 4, pero se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe la presente Acta de acuerdo y cierre.

Cláusula VI CONSTANCIAS

El Prestador de Servicios 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, en caso de haberla. Dichos supuestos son:

6.1 $PPT_0 = \$555,69$ (quinientos cincuenta y cinco coma sesenta y nueve pesos).

6.2 $TPK : 2,22$ (dos coma veintidós).

6.3 Evasión: 18,18% (dieciocho coma dieciocho por ciento), equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

Cláusula VII VARIOS

7.1 En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes de las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°5", cuyo texto fue fijado en virtud de la Resolución N° 3, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

7.2 Al Prestador de Servicios le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.

7.3 Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento constituye un mecanismo necesario para optimizar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, garantizando de esa forma la satisfacción del interés

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====



público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago.

Además, las partes comparecientes acuerdan que el presente instrumento contiene los mecanismos adecuados y suficientes para mantener y posibilitar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, como asimismo, de establecer ciertas condiciones de operación que permitan al Prestador de Servicios 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 Prestador.

Por lo anterior, el Prestador de Servicios compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede judicial o administrativa y, en consecuencia, otorga el más amplio, completo y total finiquito, tanto respecto del Estado de Chile, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del Directorio de Transporte Público Metropolitano como de su Secretaría Ejecutiva, derivado de las materias contenidas en el presente instrumento, 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 Prestador, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.

7.5 Personerías: La personería de don Juan Gabriel Pinto Zamorano para actuar en representación de Buses Metropolitana S.A., consta, en escritura pública de fecha 9 de mayo de 2017, otorgada en la Notaría de Santiago de don Osvaldo Pereira González; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en el Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, 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-abr-19	285	169	7.937.765	3.179.574	0,985538690	3.133.593
10-may-19	286	170	7.183.481	3.054.597	0,985362831	3.009.886
25-may-19	287	171	7.478.850	3.082.459	0,989241700	3.049.297
10-jun-19	288	172	7.670.103	3.308.079	0,988225710	3.269.128
25-jun-19	289	173	7.215.688	3.110.445	0,984888906	3.063.443
10-jul-19	290	174	6.867.925	3.054.287	0,983340764	3.003.404
25-jul-19	291	175	7.120.565	3.124.084	0,987527404	3.085.119
10-ago-19	292	176	6.836.342	3.233.856	0,993420452	3.212.579
25-ago-19	293	177	7.218.316	3.006.418	0,990725631	2.978.535
10-sept-19	294	178	7.873.714	3.254.955	0,994940791	3.238.487
25-sept-19	295	179	7.218.841	2.993.918	0,987374658	2.956.118
10-oct-19	296	180	5.863.632	2.773.409	0,992202825	2.751.784
25-oct-19	297	181	7.577.870	3.108.703	0,990614094	3.079.525
10-nov-19	298	182	0	3.339.531	0,982971413	0
25-nov-19	299	183	0	3.072.118	Excluído	0
10-dic-19	300	184	0	3.136.987	Excluído	0
25-dic-19	301	185	0	3.105.979	Excluído	0
10-ene-20	302	186	0	3.289.779	0,965179258	0
25-ene-20	303	187	5.221.220	2.767.969	0,997373280	2.760.698

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



10-feb-20	304	188	5.624.792	2.858.526	0,996823200	2.849.445
25-feb-20	305	189	4.590.923	2.581.225	0,996418393	2.571.980
10-mar-20	306	190	4.411.669	2.452.909	0,998080922	2.448.202
25-mar-20	307	191	5.414.482	3.126.278	0,982744279	3.072.332
10-abr-20	308	192	0	2.675.871	0,995510340	0
			119.326.178			53.533.555,90

FDO. Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Juan Gabriel Pinto Zamorano, Buses Metropolitana S.A.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



IGNACIO BRIONES ROJAS
Ministro de Hacienda



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

**ACTA DE ACUERDO Y CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA Y
EXCEPCIONAL
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
BUSES METROPOLITANA S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 5**

En Santiago de Chile, a 21 de septiembre de 2020, 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, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 5, Buses Metropolitana S.A., R.U.T. N° 99.557.440-3, representada por don Juan Gabriel Pinto Zamorano, cédula nacional de identidad N° 6.350.882-9, ambos domiciliados en Calle Moneda N° 1640, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el **"Prestador de Servicios"** o simplemente **"el Prestador"**; se ha convenido lo siguiente:

Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1** Que, por Resolución N° 3, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se establecieron condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados mediante buses correspondientes a la denominada Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A. (en adelante, "las Condiciones de Operación"), conforme a lo dispuesto en la Ley N° 18.696 y en el artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.2** Que, las Condiciones Específicas de Operación vigentes contemplan en su Sección 7.5 las denominadas "*Instancias de Revisión de las Condiciones Económicas*", 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. Asimismo, la sección 7.5.2 establece que habrá lugar a una instancia de revisión programada en el mes de abril del año 2020 y que sólo excepcionalmente se realizarán en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada se encuentran detallados en la sección 7.5.1, en tanto, el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la sección 7.5.3.
- 1.3** De conformidad a lo dispuesto en la referida sección 7.5.3, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 5, Buses Metropolitana S.A, solicitó a través de Carta S/N, de 26 de febrero de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida sección, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión, indicando



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

que estos serían: la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, en atención a la discusión en el Congreso de la República de proyectos de ley que tendrían relación directa con el costo de la mano de obra; y la modificación de estándares de calidad de servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio, debido a costos extraordinarios para mantener la flota operativa desde el 18 de octubre de 2019, en consideración a la cantidad de buses quemados y vandalizados.

- 1.4** Que, con fecha 6 de mayo de 2020, mediante Oficio N° 1505/2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida sólo respecto de la causal relativa a la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK), y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1° de abril de 2020, para efectos de los ajustes que se acordasen con posterioridad. Adicionalmente, en el citado Oficio se indicó que a más tardar el día 22 de mayo de 2020 debía remitirse el pre-informe a que se refiere la sección 7.5.3.2 de las Condiciones de Operación. Asimismo, en relación con lo solicitado a través de la Carta S/N, de 23 de noviembre de 2018, de Buses Metropolitana S.A., se informó que no se incorporaría al proceso de revisión programada el análisis del impacto de la operación de la Línea 3 del Metro de Santiago en las variables económicas de las Condiciones de Operación.
- 1.5** Que, mediante Carta S/N, de 19 de mayo de 2020, de Buses Metropolitana S.A., el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe solicitado respecto de la materia "Relación demanda-oferta (Razón IPK)".
- 1.6** Que, mediante Carta s/n, de 5 de mayo de 2020, el Prestador de Servicios solicitó hacer uso de la instancia de revisión excepcional conforme al mecanismo descrito en la sección 7.5.4 de las Condiciones de Operación. La referida solicitud se fundó en lo dispuesto en la sección 7.5.1.6 de las Condiciones de Operación, en virtud del aumento de flota instruido por el Ministerio a través del Oficio N° 4388, de 2019, del Administrador.
- 1.7** Que, a través del Oficio N° 2213/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se acogió la solicitud del Prestador de Servicios, indicando que se daría lugar a un proceso de revisión excepcional por la causal establecida en la sección 7.5.1.6 de las Condiciones de Operación, cuyo inicio se fijó para el día 20 de agosto de 2020. Asimismo, el Prestador de Servicios presentó su pre-informe durante las negociaciones directas llevadas a cabo en el contexto de la revisión. Sin perjuicio de lo señalado, adicionalmente se informó mediante el referido Oficio N° 2213/2020 que, en atención al Principio de Eficiencia que rige la actuación de la Administración del Estado, se procedería a acumular los procesos de revisión programada 2020 y revisión excepcional.
- 1.8** Que, los procesos de revisión programada y excepcional acumulados se verificaron en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación vigentes y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
- 1.9** Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta de las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada y excepcional.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80867/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Cláusula II DEFINICIONES

Para los efectos de la presente Acta, 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 las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°5", 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 Acta.

Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2020

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente 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. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación del Contrato de Concesión de la Unidad de Negocio N° 5 vigente a la época¹, la que fue aprobada mediante Resolución N° 62, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, que incorporó la cláusula 5.4.3, que regula los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la cláusula 5.4.1, la cual excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N° 325, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°5, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva cláusula 5.4.3 del Contrato de Concesión vigente a la época.

Adicionalmente, 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. Seguidamente, se adoptaron cuarentenas de 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.

¹ 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° 5, aprobado mediante Resolución N° 1, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir el contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, 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 muy 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.

En razón de lo expuesto, mediante las Resoluciones Exentas N° 910, N° 951, N° 994, N° 1057, N° 1208, N° 1268, N° 1411, N° 1576 y N° 1728, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se establecieron como períodos de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 5, aquellas quincenas comprendidas entre el 16 de marzo y el 31 de julio de 2020, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto en esta revisión programada, por cuanto no fue posible contar con todos los datos necesarios para analizar adecuadamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1, por lo que se realizaron los análisis correspondientes en base a la información disponible.

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2020, se llevó a cabo sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

3.1 Relación demanda - oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Prestador de Servicios en las Liquidaciones N° 169 a N° 192, considerando el periodo de la Concesión y de las Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a esta fecha²) ascienden, conforme se indica en el Anexo 1, a 119.326.178 (ciento diecinueve millones trescientos veintiséis mil ciento setenta y ocho).

Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador de Servicios durante el mismo período asciende a la cantidad de 53.533.555,90 (cincuenta y tres millones quinientos treinta y tres mil quinientos cincuenta y cinco coma noventa), tal como también se detalla en el Anexo 1.

² Se consideran las 24 liquidaciones anteriores respecto del operador. Ello implica incluir liquidaciones verificadas durante la vigencia del Contrato de Concesión y bajo el régimen de Condiciones de Operación, por cuanto estas últimas sólo se encuentran vigentes desde el 23 de febrero de 2020.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta revisión programada para la Unidad de Negocio N° 5, truncado al segundo decimal, es 2,22 (dos coma dos dos), conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 169-192) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 169-192) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
119.326.178	53.533.555,90	2,22

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia $\overline{IPK}$ vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la cláusula 5.2 del Addendum al Contrato de Concesión aprobado mediante la Resolución N° 50, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el $\overline{IPK}$ vigente asciende a 2,28 (dos coma dos ocho).

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 2, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0270 (uno coma cero dos siete cero).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	$\overline{IPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
2,22	2,28	1,0270

Conforme a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, 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 1,0270 (uno coma cero dos siete cero), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 2,70% (dos coma setenta por ciento).

Respecto de lo dispuesto en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, en relación con las condiciones establecidas para la revisión de la Razón IPK en el proceso de revisión programada, corresponde señalar lo siguiente:

Las Condiciones de Operación establecen 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 de las Condiciones de Operación, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el periodo de revisión. Para esto, se aplicó un método estadístico de



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

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 y Revisión Excepcional preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se concluyó que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. Por otra parte, se concluyó que hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. Sin perjuicio de lo señalado, puede indicarse que dicha tendencia a la baja del ICR puede razonablemente explicarse por causas que no atribuibles al Prestador de Servicios.

En efecto, el traspaso a la Unidad de Negocio N° 5 de servicios antes operados por Inversiones Alsacia S.A. (Unidad de Negocio N° 1)³ implicó un período de adaptación para su operación, considerando que dichos servicios presentaban previamente bajos resultados del indicador ICR durante el año 2018. Así, entre los meses de enero a septiembre de 2019, algunos de los servicios traspasados tuvieron resultados bajo la media de la empresa en cumplimiento de ICR, sin embargo, a nivel global el indicador fue aumentando paulatinamente, como puede constatarse en el Informe de Revisión Programada y Revisión Excepcional referido anteriormente.

De esta forma, puede señalarse que la Unidad de Negocio N° 5 no presenta tendencia a la baja atribuible al Prestador de Servicios.

En relación a la desviación estándar, se concluye que esta presenta los siguientes resultados con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR

Periodo	ICF	ICR
Abr 16 – Mar 18	0,0027	0,0141
Abr 18 – Feb 20	0,0022	0,0080

Como puede observarse, la desviación estándar en ICF e ICR disminuye. De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la tendencia y/o desviación estándar de los indicadores ICR e ICF.

Por otra parte, las Condiciones de Operación establecen 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 Prestador de Servicios.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, el cual se compara al actual período de revisión. Actualmente y según se indica en la cláusula 5.3 del Addendum al Contrato de Concesión aprobado mediante la Resolución N° 50, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el índice de referencia alcanza a 25,8% (veinticinco coma ocho por ciento).

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 Prestador de Servicios, obtenidos con la metodología usada a

³ Se trata de los servicios 109, 109N, 110, 110c, 115, 115y, 118, 408, y 408e.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

la fecha por dicho Programa para la medición de la evasión en los buses del Sistema, son los siguientes, para el periodo de revisión:

Tabla 4 – Evasión servicios operados por Buses Metropolitana S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2018-2	43.181.430	15,50%
2018-3	41.285.964	17,10%
2018-4	45.009.029	12,30%
2019-1	42.904.849	16,70%
2019-2	48.875.428	15,10%
2019-3	46.127.896	17,20%
2019-4	36.283.684	24,10%
2020-1	29.891.927	33,90%

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 del período actual, se calcula la diferencia respecto de periodo de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de variación de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 5 – Aumento de la evasión

Periodo	% evasión
2016 Trim2 - 2018 Trim 1	25,80%
2018 Trim 2 - 2020 Trim 1	18,18%
Diferencia	-7,62%

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Buses Metropolitana S.A. ha registrado una disminución. Por tanto, se considera cumplida la condición consistente en que el aumento de la evasión no supere los dos puntos porcentuales.

De conformidad con lo señalado anteriormente, el Ministerio consideró, en este proceso de revisión programada, que se cumplen las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, por lo que procede la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

3.2 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la sección 7.5.1 en la revisión programada

Las partes dejan constancia que no hubo cambios normativos que afectaren en forma relevante las variables del negocio, ni modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las principales variables del negocio. Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la Sección 7.5.1., en el contexto de la revisión programada.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2020

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2020 determina el siguiente aumento de PPT₀:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$14,40
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 7.4.1.6.	-----
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	\$14,40

Cláusula IV RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN EXCEPCIONAL

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión excepcional, acumulado al proceso de revisión programada, se llevó a cabo en base al pre-informe entregado por el Prestador de Servicios y sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

4.1 Aumento de la flota operativa base en un nivel superior al 3%

El Ministerio y el Prestador acordaron la procedencia de un ajuste de PPT₀ por este concepto, en consideración al impacto que tiene en el equilibrio económico del régimen de Condiciones de Operación el aumento instruido mediante el citado Oficio N° 4388, de



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última instancia de revisión del precio por pasajero transportado (PPT).

Realizado el análisis de los antecedentes, se estableció un aumento de PPT₀ de **\$7,85 (siete coma ochenta y cinco pesos)**.

4.2 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la Sección 7.5.1 en la revisión excepcional

Las partes dejan constancia que no hubo cambios normativos que afectaren en forma relevante las variables del negocio, ni modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las principales variables del negocio. Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la Sección 7.5.1., en el contexto de la revisión excepcional.

4.3 Resultado del proceso de revisión excepcional

De esta manera, el resultado del proceso de revisión excepcional determina la siguiente disminución de PPT:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	---
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio	---
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio	---
Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio	---
Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 7.4.1.6	---
Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio, a través de la DTPM, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT.	\$7,85
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	\$7,85

Cláusula V FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada y excepcional, y redistribuir los buses entre la flota operativa base y la flota de reserva



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

de modo que ellas guarden relación con las exigencias del Programa de Operación; las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°5" de las Condiciones de Operación actualmente vigentes, por el siguiente:

**"FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N° 5**

A. Servicios a Operar

Troncal 5 y Zona J. Servicios 424, 109, 109N, 110, 110c, 115, 115y, 118, 408 y 408e y servicios 402, 404, 404c, 406, 407, 412, 414e, 415e, 418, 422, 422c, 426, 428c y 486.

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$547,84$ (quinientos cuarenta y siete coma ochenta y cuatro pesos), desde el 1° de abril de 2020 y hasta el 26 de junio de 2020.

\$555,69 (quinientos cincuenta y cinco coma sesenta y nueve pesos pesos), desde el 27 de junio de 2020 en adelante.

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 6,34%

B.3 $IPK_0 = 2,45$

B.4 $\overline{IPK} = 2,22$

B.5 $\alpha = 0,03$

B.6 $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,65$

B.7 Reserva inicial de afectación = 3.057.164 Plazas-km

B.8 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual: 1.433 buses Flota Contratada base y 107 buses de Flota Contratada Reserva.

C. Índices de referencia

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

C.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7

C.2 Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12

C.3 Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41

C.4 Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32

C.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78

C.6 Índice de precios de Neumáticos = 143,08

C.7 Valor del Dólar Observado (DO) = \$ 469,41

D. Otros

D.1 Los servicios prestados bajo el régimen de Condiciones de Operación podrán ser reducidos total o parcialmente por el Ministerio, por motivos fundados, lo



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

que se informará al Prestador de Servicios con al menos 45 días de anticipación."

Este cambio regirá, conforme lo dispone la sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación, a partir del día 1° de abril de 2020, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión programada, y luego desde el día 27 de junio de 2020, que corresponde a la fecha de la modificación del Programa de Operación mediante la cual se verificó el traspaso de servicios de la Unidad de Negocio N° 4, pero se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe la presente Acta de acuerdo y cierre.

Cláusula VI CONSTANCIAS

El Prestador de Servicios 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, en caso de haberla. Dichos supuestos son:

6.1 $PPT_0 = \$555,69$ (quinientos cincuenta y cinco coma sesenta y nueve pesos).

6.2 $\overline{IPK} : 2,22$ (dos coma veintidós).

6.3 Evasión: 18,18% (dieciocho coma dieciocho por ciento), equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

Cláusula VII VARIOS

- 7.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes de las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°5", cuyo texto fue fijado en virtud de la Resolución N° 3, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 7.2** Al Prestador de Servicios le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.
- 7.3** Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento constituye un mecanismo necesario para optimizar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Además, las partes comparecientes acuerdan que el presente instrumento contiene los mecanismos adecuados y suficientes para mantener y posibilitar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, como asimismo, de establecer ciertas condiciones de operación que permitan al Prestador de Servicios 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 Prestador.

Por lo anterior, el Prestador de Servicios compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede judicial o administrativa y, en consecuencia, otorga el más amplio, completo y total finiquito, tanto respecto del Estado de Chile, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del Directorio de Transporte Público Metropolitano como de su Secretaría Ejecutiva, derivado de las materias contenidas en el presente instrumento, 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 Prestador, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.
- 7.5** Personerías: La personería de don Juan Gabriel Pinto Zamorano para actuar en representación de Buses Metropolitana S.A., consta, en escritura pública de fecha 9 de mayo de 2017, otorgada en la Notaría de Santiago de don Osvaldo Pereira González; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en el 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



JUAN GABRIEL PINTO ZAMORANO
Buses Metropolitana S.A.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Anexo 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-abr-19	285	169	7.937.765	3.179.574	0,985538690	3.133.593
10-may-19	286	170	7.183.481	3.054.597	0,985362831	3.009.886
25-may-19	287	171	7.478.850	3.082.459	0,989241700	3.049.297
10-jun-19	288	172	7.670.103	3.308.079	0,988225710	3.269.128
25-jun-19	289	173	7.215.688	3.110.445	0,984888906	3.063.443
10-jul-19	290	174	6.867.925	3.054.287	0,983340764	3.003.404
25-jul-19	291	175	7.120.565	3.124.084	0,987527404	3.085.119
10-ago-19	292	176	6.836.342	3.233.856	0,993420452	3.212.579
25-ago-19	293	177	7.218.316	3.006.418	0,990725631	2.978.535
10-sept-19	294	178	7.873.714	3.254.955	0,994940791	3.238.487
25-sept-19	295	179	7.218.841	2.993.918	0,987374658	2.956.118
10-oct-19	296	180	5.863.632	2.773.409	0,992202825	2.751.784
25-oct-19	297	181	7.577.870	3.108.703	0,990614094	3.079.525
10-nov-19	298	182	0	3.339.531	0,982971413	0
25-nov-19	299	183	0	3.072.118	Excluído	0
10-dic-19	300	184	0	3.136.987	Excluído	0
25-dic-19	301	185	0	3.105.979	Excluído	0
10-ene-20	302	186	0	3.289.779	0,965179258	0
25-ene-20	303	187	5.221.220	2.767.969	0,997373280	2.760.698
10-feb-20	304	188	5.624.792	2.858.526	0,996823200	2.849.445
25-feb-20	305	189	4.590.923	2.581.225	0,996418393	2.571.980
10-mar-20	306	190	4.411.669	2.452.909	0,998080922	2.448.202
25-mar-20	307	191	5.414.482	3.126.278	0,982744279	3.072.332
10-abr-20	308	192	0	2.675.871	0,995510340	0
			119.326.178			53.533.555,90



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80867/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

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

CURSA CON ALCANCES LAS
RESOLUCIONES N^{OS} 35, 36, 38, 39,
41 Y 42, TODAS DE 2020, DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

La Contraloría General ha dado curso a las resoluciones de la suma, que aprueban los addendums a contratos de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses -N^{os} 35 y 42-, y las actas de acuerdo y cierre de procesos de revisión programada -N^{os} 36 y 39- y programada y excepcional -N^{os} 38 y 41- de las condiciones de operación que se indican, pero cumple con hacer presente que de los antecedentes que se han tenido a la vista, se advierte que el porcentaje de confianza con el que se definió que no hay tendencia a la baja de los indicadores ICF e ICR corresponde a un 95%, y no el que se indica en los informes de revisión de los actos que se examinan y en el punto 3.1 de algunas de las resoluciones del rubro.

Por otra parte, y en relación con el factor de cumplimiento del indicador de flota de operación (CIFO) de la resolución N^o 42, citada, se ha tenido presente lo señalado en correo electrónico de fecha 10 de febrero de 2021, emanado de la Coordinación Legal de la Dirección de Transporte Público Metropolitano de la Subsecretaría de Transportes y el Acta de Evento Excepcional – IFO, de 23 de enero de 2019, del Director de Transporte Público Metropolitano.

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE



OFICIO DE ALCANCE

Oficio : E80865/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General