



Aprueba modificación y addendum al Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses suscrito con la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A.

RESOLUCIÓN N° 50

Santiago, 14 NOV 2019

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

JCGC/JLDC/GSW/XB/M/AM/W/FSH/DPB/ECH/AAS/ADS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
18 NOV 2019
RECIBIDO

SS37864

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN
CGR - 22 NOV 2019
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.	22 NOV 2019	
SUB DEPTO. MUNICIP.		
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° 1, 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 Metropolitana S.A., en adelante "el Contrato de Concesión"; las modificaciones al citado Contrato de Concesión y sus adenda; la Carta de 7 de febrero de 2018, de Buses Metropolitana S.A.; el Oficio N° 1561/2018, del Administrador de Contrato; la Carta de 27 de abril de 2018, de Buses Metropolitana S.A.; el Oficio N° 5794/2018, del Administrador de Contrato; la Carta de 30 de enero de 2019, de Buses Metropolitana S.A.; el Oficio N° 864/2019, del Administrador de Contrato; Correo electrónico de fecha 19 de marzo de 2019, de Buses Metropolitana S.A.; 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, el Contrato de Concesión aprobado por la Resolución N°1, que se individualiza en el Visto, contempla en su cláusula 5.5, las denominadas *Instancias de Revisión Programadas*, las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado.

TOMADO RAZÓN
06 NOV 2019
Contraloría General de la República

09450/2019

DIRECCION DE PRESUPUESTO Y FINANZAS PUBLICAS
MINISTERIO DE HACIENDA

OF DE PARTES DIPRES
18.11.2019 10:15

MHC

2. Que, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.5.4. del Contrato de Concesión, el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 5, Buses Metropolitana S.A., informó en su carta de 7 de febrero de 2018, que no haría uso de la instancia de revisión programada prevista en la mencionada cláusula del citado instrumento, indicando que *"revisadas las variables del IPK (transacciones y kilómetros) al 31 de diciembre de 2017 y realizada la proyección para los meses de enero, febrero y marzo de 2018, estimamos que el IPK se mantendrá igual o superior al establecido en la última negociación ordinaria (2,26)"*.
3. Que, mediante Oficio N° 1561/2018, el Administrador del Contrato informó al Concesionario que, aún considerando lo manifestado por éste en la carta citada en el considerando precedente, tanto los principios que inspiran y orientan el Contrato, así como los de transparencia, imparcialidad y probidad que rigen el actuar de la Administración, imponían la necesidad de dar inicio al tercer proceso de revisión programada, a fin de analizar la pertinencia de efectuar o no ajustes al equilibrio económico del Contrato. En atención a ello, se dispuso igualmente la apertura del proceso, indicando que este versaría exclusivamente sobre el ítem relación demanda – oferta (Razón IPK), fijándose como fecha de inicio del mismo el día 17 de mayo de 2018.
4. Que, el 27 de abril de 2018, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de su Presentación de Antecedentes. Posteriormente, mediante Oficio N° 5794/2018, el Administrador de Contrato requirió al Concesionario complementar la información contenida en la referida Presentación de Antecedentes. Así, a través de Carta de fecha 30 de enero de 2019, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de la información complementaria solicitada.
5. Que, con fecha 01 de marzo de 2019, mediante Oficio N° 864/2019, el Administrador de Contrato solicitó al Concesionario nueva información complementaria, la que fue entregada por la empresa mediante correo electrónico de fecha 19 de marzo de 2019.
6. Que, las partes llevaron a cabo el proceso de revisión programada referido anteriormente mediante negociaciones, y consensuaron el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
7. Que, en el marco de este proceso de revisión, y tal como lo prescribe la cláusula 5.5 del Contrato de Concesión, Buses Metropolitana S.A. y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscribieron un Addendum que incorpora al Contrato de Concesión los ajustes de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del Contrato.
8. Que, por otra parte, la cláusula 1.6.3 del citado Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En atención a ello, para efectos de mejorar las herramientas disponibles para la distribución de transacciones realizadas en zonas pagas mixtas, se determinó incorporar medios tecnológicos, bajo los mismos parámetros de la metodología vigente. Asimismo, en consideración a los servicios-sentido-período que operan con frecuencias bajas durante los fines de semana, los menores niveles de congestión y otras particularidades operacionales que se producen con ocasión de eventos que tienen lugar durante esos días, se está avanzando hacia la operación por puntualidad respecto a itinerarios. Aquello determinó la necesidad de realizar ciertos ajustes en la medición del indicador ICR-P, que permitirán implementar adecuadamente esa modalidad de operación.
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 la Modificación y Addendum al

Contrato de Concesión de Uso de Vías, suscrito por las partes con fecha 30 de agosto de 2019, y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

APRUÉBASE la Modificación y Addendum 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, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A., el 30 de agosto de 2019, que se transcribe íntegramente a continuación:

**"MODIFICACIÓN Y ADDENDUM AL CONTRATO AD REFERÉNDUM DE
CONCESIÓN DE USO DE VÍAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE
BUSES
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
BUSES METROPOLITANA S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N°5**

En Santiago de Chile, a 30 de agosto de 2019, 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° 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 "Concesionario" o la "Sociedad Concesionaria", se ha convenido el siguiente Addendum y Modificación al Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses:

Cláusula I ANTECEDENTES

1.1 *Que, con fecha 7 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 18.696, la empresa Buses Metropolitana S.A. suscribió con el Ministerio el 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° 5, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N° 1, de 06 de enero de 2012, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.*

1.2 *Que dicho instrumento contempla en su cláusula 5.5 las denominadas "Instancias de Revisión", las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el Precio por Pasajero Transportado (PPT). El resultado de dicho análisis puede derivar en aumento, disminución o mantención del PPT. La regla general es que las instancias de revisión se efectúen cada 24 meses (revisiones programadas) y que solo excepcionalmente se lleven a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programadas se encuentran detallados en la cláusula 5.5.2, en tanto el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la cláusula 5.5.4.*

1.3 Que, de conformidad a lo dispuesto en la referida cláusula 5.5.4., el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 5, Buses Metropolitana S.A., informó en su carta de 07 de febrero de 2018, que no haría uso de la instancia de revisión programada prevista en la cláusula 5.5.4 del citado instrumento, debido a que, según informa, "revisadas las variables del IPK (transacciones y kilómetros) al 31 de diciembre de 2017 y realizada la proyección para los meses de enero, febrero y marzo de 2018, estimamos que el IPK se mantendrá igual o superior al establecido en la última negociación ordinaria (2,26)".

1.4 Que, con fecha 12 de abril de 2018, mediante Oficio N° 1561/2018, el Administrador del Contrato informó al Concesionario que, aún considerando lo manifestado por éste en la referida carta, tanto los principios que inspiran y orientan el Contrato así como los de transparencia, imparcialidad y probidad que rigen el actuar de la Administración, imponían la necesidad de dar inicio al tercer proceso de revisión programada a fin de analizar la pertinencia de efectuar o no los ajustes al equilibrio económico del Contrato. En razón de ello, se dispuso igualmente la apertura del proceso, el cual versaría exclusivamente sobre el ítem relación demanda - oferta (Razón IPK), fijándose como fecha de inicio del mismo el día 17 de mayo de 2018, y otorgándose al Concesionario un plazo para hacer llegar el Ministerio la correspondiente presentación de antecedentes.

1.5 Que el 27 de abril de 2018, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de su Presentación de Antecedentes con un análisis de la variable indicada, presentando además una revisión de los kilómetros comerciales realizados, un resumen de las actividades llevadas a cabo para el control de la evasión y un análisis de indicador de evasión relativos al periodo de revisión, todo ello de conformidad a lo señalado en la cláusula 5.5.4.2 del Contrato de Concesión.

1.6 Que el 14 de junio de 2018, mediante Oficio N° 2557/2018, el Administrador de Contrato (S) informó al Concesionario que "...teniendo presente el análisis y desarrollo de los planteamientos efectuados por las partes y la complejidad de los mismos, informo a Ud. que el periodo de revisión se prorrogará por el plazo de treinta (30) días, conforme lo dispuesto en la cláusula 5.5.4.3 del citado Contrato...", por lo que el proceso de revisión terminaría el día 18 de julio de 2018.

1.7 Que, posteriormente, mediante Oficio N° 5794/2018, el Administrador de Contrato requirió al Concesionario complementar la información contenida en su Presentación de Antecedentes, y acompañar un Informe financiero documentado de los recursos invertidos en las diversas acciones de control de la evasión emprendidas durante el periodo; un análisis y estadísticas internas de la variación de la evasión con el mayor grado de desagregación posible; y un informe sobre evolución de los kilómetros comerciales con cortes en los distintos Programas de Operación, por servicio y por Unidad de Negocio. Lo anterior, debido a que la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano lo estimó necesario para la adecuada y pronta conclusión del proceso de revisión. Para tal efecto, se otorgó al Concesionario un plazo de quince (15) días hábiles.

1.8 Que, con fecha 18 de enero de 2019, el Concesionario solicitó mediante correo electrónico una prórroga de 10 días hábiles para la entrega de la información referida en punto anterior, la que fue otorgada por el Administrador de Contrato por el mismo medio, en igual fecha.

1.9 Que, a través de la Carta S/N de fecha 30 de enero de 2019, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de la información complementaria solicitada.

1.10 Que, con fecha 01 de marzo de 2019, mediante Oficio N° 864/2019, el Administrador de Contrato solicitó al Concesionario nueva información complementaria, la que fue entregada por la empresa mediante correo electrónico de fecha 19 de marzo de 2019.

1.11 Que, luego de la revisión de toda la información y documentación presentada por el Concesionario, y verificado el proceso de revisión programada en la forma

prevista en el Contrato de Concesión, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.

1.12 Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Addendum que incorpore al Contrato de Concesión las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada.

1.13 Que, por otra parte, la Cláusula 1.6.3 del Contrato consagra el Principio de flexibilidad e integración, conforme al cual el Ministerio y el Concesionario pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad, siempre respetando el Principio de interrelación del Sistema.

1.14 Que, para efectos de mejorar las herramientas disponibles para la distribución de transacciones realizadas en zonas pagas mixtas, resulta necesario incorporar medios tecnológicos, bajo los mismos parámetros de la metodología vigente. Asimismo, en consideración a los servicios-sentido-período que operan con frecuencias bajas durante los fines de semana, los menores niveles de congestión y otras particularidades operacionales que se producen con ocasión de eventos (deportivos, recreacionales, ferias libres, etc.) que tienen lugar durante esos días, actualmente se está avanzando hacia la operación por puntualidad respecto a itinerarios, con el objeto de reducir los tiempos de espera de los usuarios. Aquello implica la necesidad de realizar ciertos ajustes en la medición del indicador ICR-P, que permitan implementar adecuadamente esa modalidad de operación. En atención a ello, las partes han convenido en modificar el Contrato actualmente vigente.

Cláusula II DEFINICIONES

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

Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2018

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2018, se llevó a cabo en base al pre-informe entregado por el Concesionario y sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

3.1 Relación demanda-oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Concesionario en las Liquidaciones N° 121 a N° 144, contadas desde el inicio del Contrato de Concesión (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 146.895.297 (ciento cuarenta y seis millones ochocientos noventa y cinco mil doscientos noventa y siete). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período, asciende a la cantidad de 64.222.009,75 (sesenta y cuatro millones doscientos veintidós mil nueve coma setenta y cinco), tal como también se detalla en el Anexo 1.

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta revisión programada para la Unidad de Negocio N° 5, truncado al segundo decimal, es **2,28 (dos coma veintiocho)**, conforme se detalla en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 121-144) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq. 121-144) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
146.895.297	64.222.009,75	2,28

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se comparó con el valor de referencia \overline{IPK} vigente. Para esta revisión, y tal como se indica en el Addendum al Contrato de Concesión aprobado mediante Resolución N° 38, de 2016, conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, el \overline{IPK} vigente asciende a 2,26 (dos coma veintiséis).

Para estos efectos, se consideró que las transacciones pagadas al Concesionario en las 24 liquidaciones del Contrato comprendidas entre la N° 73 y la N° 96, contadas desde inicio del Contrato de Concesión ascienden, conforme se acredita en el Anexo 2, a 145.347.209 (ciento cuarenta y cinco millones trescientos cuarenta y siete mil doscientos nueve). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período asciende a la cantidad de 64.191.613,36 (sesenta y cuatro millones ciento noventa y un mil seiscientos trece coma treinta y seis), tal como se detalla en el Anexo 2.

Tabla 2 – Cálculo del \overline{IPK}

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 73-96) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq. 73-96) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) \overline{IPK}
145.347.209	64.191.613,36	2,26

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 3, la razón inversa del IPK truncada a 4 (cuatro) decimales para el período comprendido en la revisión es de 0,9912 (cero coma nueve nueve uno dos).

Tabla 3 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	\overline{IPK}	\overline{IPK}/IPK_T
2,28	2,26	0,9912

Habiéndose determinado el porcentaje de variación del IPK, ha de establecerse a continuación, si corresponde ajustar el PPT_0 por este motivo, y en caso afirmativo, establecer a cuánto asciende ese ajuste. Es decir, si producto de esta variación del IPK, debe aumentarse, disminuirse o mantenerse el PPT_0 .

Conforme a lo dispuesto en el contrato de concesión, correspondería ajustar el PPT_0 vigente en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. Considerando que el PPT_0 vigente a la fecha del cálculo de inicio del proceso de revisión era de \$512,93 (quinientos doce coma noventa y tres pesos), al aplicar variación de la razón IPK se obtiene una reducción del PPT_0 que alcanzaría a **\$-4,52 (menos cuatro coma cincuenta y dos pesos)** que debiera aplicarse al PPT_0 de la ficha técnica actualmente vigente ya señalado, equivalente a \$512,93 (quinientos doce coma noventa y tres pesos), que consta en el último Addendum al Contrato de Concesión, aprobado mediante Resolución N° 49 de 2017, conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y de Hacienda.

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

El Contrato de Concesión establece, que "(...) en caso de verificarse un aumento del IPK (que no se explique solamente por una reducción de los kilómetros comerciales), no dará lugar a la aplicación de un ajuste a la baja del PPT por aumento de la razón IPK, si se verifica que en el período de revisión se ha producido una reducción de la evasión que explique el alza del IPK, siempre que dicha reducción, a juicio del Ministerio, pueda atribuirse razonablemente a la gestión del Concesionario."

En relación a lo anterior, se analizaron las siguientes dos condiciones:

a) Que el aumento del IPK no se explique solamente por una reducción de los kilómetros comerciales:

La siguiente tabla muestra la variación de kilómetros entre los períodos de revisión:

Tabla 4 – Comparativo de Kms. a Pago

(A) Total de Kms. efectivamente prestados y pagados (Liq. 72-96) Σ Kms. * ICT	(B) Total de Kms. efectivamente prestados y pagados (Liq. 121-144) Σ Kms. * ICT	(C) = (B)/(A)-1 Variación Porcentual
64.191.613,36	64.222.009,75	0,05%

Tal como se puede desprender de la información presentada en la tabla 4, el aumento del IPK no se explica por una reducción de kilómetros comerciales entre los períodos de revisión.

b) Que se verifique que en el período de revisión se ha producido una reducción de la evasión que pueda atribuirse razonablemente a la gestión del Concesionario:

En su Presentación de Antecedentes, y posterior entrega de información complementaria, el Concesionario detalló los Informes Semestrales de Control de Evasión, solicitados por esta Secretaría Ejecutiva mediante Oficio del Director de Transporte Público Metropolitano N° 3798/ 2016, a través de los cuales ha reportado desde el año 2016 en forma semestral, todas las actividades realizadas en torno a controlar la evasión de usuarios en el pago de validaciones.

A grandes rasgos, reporta el aumento en el número de Zonas Pagas que administra en su Unidad de Negocio; la extensión horaria en el funcionamiento de estas Zonas Pagas, en días laborales; la operación de Zonas Pagas en días sábados y festivos; la instalación masiva de torniquetes en la flota de buses del Concesionario; los planes de fiscalización coordinados conjuntamente con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Carabineros de Chile; el aumento de dotación de personal de fiscalización especializado para laborales en terreno; y finalmente, el apoyo de la empresa en materias o proyectos asociados al control de la evasión.

A ello, se suma la presentación de las principales partidas de gastos incurridos para llevar a cabo estas actividades.

Por otra parte, esta Secretaría Ejecutiva analizó la información complementaria presentada por el Concesionario, correspondiente a los estudios de evasión realizados por la División de Ingeniería de Transporte y Logística de DICTUC S.A – Ingeniería por encargo de la empresa, mediante los cuales es factible concluir que los resultados

expuestos son representativos de los niveles de evasión de la Unidad de Negocio, principalmente porque:

- La metodología de trabajo utilizada por DICTUC, que está claramente explicada en los documentos, es confiable dado que consta de procesos de validación de la información en las distintas etapas del desarrollo del estudio. Además, presenta resultados detallados y en distintos niveles de agregación.

- En ambos estudios presentados, la metodología consideró la medición de todos los servicios de la Unidad de Negocio, de acuerdo al Programa de Operación vigente de la época, esto es 50 servicios en el año 2016 y 49 servicios en el año 2017. La importancia de este aspecto radica en que la cobertura de la totalidad de los servicios es el escenario óptimo para efectos de comparación y seguimiento del indicador. Esta es una diferencia importante con la metodología vigente de medición de evasión a cargo del Programa Nacional de Fiscalización (PNF), unidad dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dado que este último no realiza mediciones de todos los servicios de la Unidad de Negocio, sino que trimestralmente selecciona una muestra de ellos.

- En línea con el punto anterior, es preciso señalar que la metodología utilizada por DICTUC es distinta a la utilizada por el PNF, por tanto, sus resultados no son comparables. Entre las diferencias cabe mencionar:

- *Indicador:* el dato que estima el PNF es un índice trimestral y a nivel de Unidad de Negocio; en tanto, la medición en los estudios de DICTUC se desarrolló una vez cada año, durante un período acotado (nueve semanas de trabajo en el año 2016 y seis semanas de trabajo en el año 2017) y fueron estimadas tasas de evasión con distintos niveles de agregación, entregando como resultados:

- Un indicador de evasión global para la Unidad de Negocio, sin distinguir por tipo de día.

- Evasión de la Unidad de Negocio, evasión de los servicios troncales y de los servicios de la Zona J. Cada indicador para día laboral normal, sábado y domingo (Nota: como referencia, el índice obtenido por el PNF es sólo para día laboral).

- *Recolección de información:* la metodología aplicada por DICTUC distribuye la muestra en los distintos períodos del día, en tanto que la del PNF no hace distinción de períodos. Además, las mediciones levantadas por el PNF fueron realizadas durante los días martes, miércoles y jueves de las semanas intermedias de cada mes; en tanto, los estudios de DICTUC consideraron también mediciones las tardes de los días lunes y mañana de días viernes.

- *El tamaño de la muestra:* la cantidad de expediciones medidas fue mayor en los estudios de DICTUC: 1.000 expediciones en el año 2016 y 925 expediciones en el año 2017. En tanto, el total de expediciones medidas por el PNF fueron 309 durante todo el año 2016, y 318 durante todo el año 2017.

- El indicador global de evasión de la Unidad de Negocio, esto es sin distinguir por tipo de día, según estudios de DICTUC es de 36,2% en 2016 y de 30,8% 2017, es decir una reducción de evasión de 5,4 puntos porcentuales. La siguiente tabla muestra los distintos tipos de indicadores reportados en los estudios de DICTUC:

Tabla 5 – Indicadores de estudios de evasión de DICTUC

Tipo de Día	Servicios medidos	% Evasión 2016	% Evasión 2017	% Diferencia
Laboral	Servicios 500	34,0	32,4	-1,6
	Zona J	40,9	20,5	-20,4
	Unidad de Negocio	35,7	30,1	-5,6
Sábado	Servicios 500	36,0	31,6	-4,4
	Zona J	38,1	22,4	-15,7
	Unidad de Negocio	36,5	29,7	-6,8
Domingo	Servicios 500	41,6	42,9	1,3
	Zona J	44,2	26,4	-17,8
	Unidad de Negocio	42,3	39,3	-3,0

En conclusión, en primera instancia, cabe señalar que, dado que la metodología utilizada por el Programa Nacional de Fiscalización se encuentra en proceso de modificación, es atendible que, durante este proceso de cambio, se revise un estudio objetivo de un tercero.

Segundo, los resultados entregados por el Concesionario a través de los informes de DICTUC son representativos de los niveles de evasión de los servicios de la empresa para los años 2016 y 2017, y la validación de estos datos se sustenta en el alcance que tuvieron los estudios al medir todos los servicios de la empresa y con una cantidad de expediciones mayor a los registros de los que esta Secretaría Ejecutiva dispone, según las mediciones efectuadas por el PNF.

A continuación, y de conformidad con la información proporcionada por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, los datos relativos a la evasión en los servicios operados por el Concesionario, obtenidos con la metodología usada a la fecha por dicho Programa para la medición de la evasión en los buses del Sistema, para el período de revisión, son los siguientes:

Tabla 6 – Evasión servicios operados por Buses Metropolitana S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión *
2016-2	39.800.249	25,20%
2016-3	39.254.323	29,00%
2016-4	39.102.894	28,10%
2017-1	34.213.087	24,10%
2017-2	38.995.043	34,00%
2017-3	39.567.625	22,00%
2017-4	41.065.887	21,50%
2018-1	36.255.356	22,40%

* Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización, MTT.

Asimismo, se consideraron las transacciones trimestrales totales, y los porcentajes de evasión, según mediciones realizadas por el PNF. 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 período de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de variación de la evasión, como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 7 – Evasión servicios operados por Buses Metropolitana S.A.

	Período	% evasión
	2014 trim 2 - 2016 trim 1	23,0%
	2016 trim 2 - 2018 trim 1	25,8%
	Diferencia	2,8%

De conformidad con lo señalado, se demuestra que el Concesionario ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión; sin embargo, a juicio del Ministerio, el aumento en las validaciones, que provocan el aumento del IPK, no necesariamente puede atribuirse a la gestión del Concesionario en el control de la evasión, dado que las estimaciones de reducción de evasión presentadas por la empresa, no son comparables a los resultados expuestos en la Tabla 7, que demuestra un aumento en la evasión, de acuerdo a la metodología de medición vigente realizada por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, y que corresponde al valor de referencia que en esta materia se ha utilizado de manera consistente y permanente a nivel de Sistema, según consta en los diversos adendas e instrumentos suscritos con concesionarios y prestadores de servicios de transporte.

De conformidad con lo señalado anteriormente, el Ministerio consideró, en este proceso de revisión programada, que no se cumplen las condiciones establecidas en el párrafo quinto de la cláusula 5.5.2 del Contrato de Concesión, por lo que sí procede la aplicación de un ajuste a la baja del PPT, por aumento de la Razón IPK en el periodo de revisión.

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

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 variables principales del negocio.

Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2018

De conformidad a lo expuesto en las secciones anteriores, el resultado del proceso de revisión programada 2018 determina no haber variación del PPT₀:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda - Oferta (Razón IPK)	(-) \$4,52
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio	---
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio	---
Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio	---
Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del contrato de concesión	---
Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Concesionario aprobada por el Ministerio, a	---

través de la Coordinación Transantiago, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT.	
Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha	---
Total pesos de PPT₀	(-) \$4,52

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2018, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N° 5" del Contrato de Concesión, por el siguiente:

"FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 5"

A. Servicios a Operar

Troncal 5, Zona J y Servicio 424.

B. Parámetros

- B.1 $PPT_0 = \$ 508,41$ (quinientos ocho coma cuarenta y un pesos).
- 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 $\overline{TPK} = 2,28$
- B.5 $a = 0,03$
- 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 (925 buses Flota Contratada Base y 64 buses de Flota Contratada 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:
 - 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.

D. Índices de referencia

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

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

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

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

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

D.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78

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

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

Este cambio regirá, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 1 de abril de 2018, que corresponde a la fecha de inicio del proceso de revisión, pero se ejecutará a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe este Addendum.

Cláusula V CONSTANCIAS

El Concesionario y el Ministerio dejan constancia que durante el proceso de revisión las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio, los que se tendrán presente y servirán de base para la próxima instancia de revisión programada, de haberla. Dichos supuestos son:

5.1 $PPT_0 = \$ 508,41$ (quinientos ocho coma cuarenta y un pesos).

5.2 $IPK: 2,28$ (dos coma veintiocho).

5.3 Evasión: 25,8% (veinticinco coma ocho por ciento), equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales, de acuerdo a los datos del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, obtenidos según su metodología de medición.

De esta manera, los valores que se tomarán como base para el análisis de los aspectos que formarán parte de un futuro proceso de revisión programada -de haberlo- y, por ende, para la determinación del ajuste de PPT que pudiere corresponder, serán aquellos que para cada materia se indican en los números 5.1, 5.2 y 5.3 antes individualizados, con las precisiones señaladas.

Cláusula VI 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° 1, de 6 de enero de 2012, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, en el sentido siguiente:

6.1 En la Sección M.3 del Anexo 3 del Contrato de concesión, "Metodología de referencia para distribución de transacciones en zonas pagas mixtas", se reemplaza el texto por el siguiente:

"La distribución teórica de usuarios entre los servicios que utilizan una zona paga, considerando además los transbordos que se generen al ingresar un

usuario a un servicio en la zona paga, se debe identificar según el comportamiento que los usuarios realizan en las siguientes etapas:

- *Etapas previas:* Servicio o medio de transporte utilizado por el usuario para llegar a la zona paga.
- *Servicio(s) que espera en la zona paga:* Servicio que es abordado en la zona paga.
- *Etapas posteriores:* Servicio o medio de transporte que el usuario utiliza para llegar al destino final de su viaje.

Lo anterior permite visualizar el comportamiento del usuario como una secuencia de viaje en tres etapas, en el que la segunda etapa corresponde a su comportamiento en la zona paga que se está estudiando. Esto hace posible identificar las transacciones correspondientes a cada Unidad de Negocio, y determinar las transacciones sin derecho a pago por concepto de transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio.

Se denominará "trío" a cada una de las secuencias posibles, agrupando los servicios que pertenecen a una misma Unidad de Negocio. Por ejemplo, en una cierta zona paga se puede tener el trío "Ninguna-UN2-UN5", representando usuarios que no provienen de ningún servicio del Sistema al llegar a la zona paga, abordan en la zona paga un servicio operado por la Unidad de Negocio N° 2, y transbordan posteriormente a un servicio operado por la Unidad de Negocio N° 5.

Para obtener la información de tríos, se podrá utilizar una herramienta tecnológica, que obtenga la información necesaria a partir del procesamiento de la información del medio de pago y posicionamiento de los buses. Con dicha herramienta se podrán construir los tríos, para posteriormente obtener la distribución de pasajeros por cada Unidad. También se podrá obtener estos tríos a través de encuestas en la zona paga.

La metodología precisa para el detalle de los cálculos de obtención de tríos y tamaños muestrales, se precisará en un manual que elaborará el DTPM, y que se pondrá en conocimiento del Concesionario a más tardar 15 días después de iniciada la vigencia del Contrato. La metodología podrá ser actualizada periódicamente, para efectos de incorporar los ajustes que permitan su optimización o precisión. Las actualizaciones serán informadas previamente al Prestador de Servicios, quien podrá formular observaciones para su consideración por parte del Ministerio."

6.2 En la Sección B.3.1.1 del Anexo 6 del contrato de Concesión, "Puntos de control", se reemplaza el tercer párrafo por el siguiente:

"En la medida que las condiciones tecnológicas de medición lo permitan y las condiciones de operación así lo aconsejen, el DTPM podrá modificar estos puntos de control, ya sea en cantidad o ubicación. La cantidad y ubicación de estos puntos de control podrá diferir entre períodos, para cada servicio-sentido j, considerando un mínimo de tres (3) puntos de control en los servicios-sentido-periodo medidos con ICR-I, y un mínimo de un (1) punto de control en los servicios-sentido-periodo medidos con ICR-P."

CLÁUSULA VII VARIOS

7.1 En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes del Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 5.

7.2 Al Concesionario le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que

funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.

7.3 Las partes acuerdan que el texto del presente instrumento constituye 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.

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 Concesionario 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 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 Concesionario, 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 de escritura pública de fecha 09 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	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-4-2017	237	121	5.939.623	2.645.034	0,987397971	2.611.701
10-5-2017	238	122	5.659.518	2.642.609	0,992288757	2.622.231
25-5-2017	239	123	6.155.405	2.729.526	0,988765126	2.698.861
10-6-2017	240	124	6.946.658	3.020.002	0,987436264	2.982.059
25-6-2017	241	125	6.391.258	2.813.693	0,993751615	2.796.112
10-7-2017	242	126	5.765.318	2.733.859	0,986164089	2.696.034
25-7-2017	243	127	5.967.054	2.737.423	0,991856596	2.715.131
10-8-2017	244	128	6.176.321	2.902.242	0,993142059	2.882.339
25-8-2017	245	129	6.051.937	2.690.283	0,995306386	2.677.656
10-9-2017	246	130	7.167.857	2.982.829	0,986516094	2.942.609

25-9-2017	247	131	6.694.637	2.757.654	0,985965888	2.718.953
10-10-2017	248	132	5.418.249	2.541.425	0,986222311	2.506.410
25-10-2017	249	133	6.152.292	2.618.181	0,995787818	2.607.153
10-11-2017	250	134	6.990.116	2.903.019	0,991735382	2.879.027
25-11-2017	251	135	6.460.774	2.702.367	0,993110832	2.683.750
10-12-2017	252	136	6.774.745	2.790.858	0,993625372	2.773.067
25-12-2017	253	137	6.384.602	2.702.185	0,998288157	2.697.560
10-1-2018	254	138	5.946.999	2.785.260	0,992541090	2.764.485
25-1-2018	255	139	5.396.582	2.520.102	0,996240673	2.510.628
10-2-2018	256	140	5.648.828	2.565.139	0,994687150	2.551.511
25-2-2018	257	141	4.982.265	2.327.530	0,997668229	2.322.103
10-3-2018	258	142	4.312.192	2.085.094	0,994512576	2.073.653
25-3-2018	259	143	6.675.107	2.761.919	0,992277572	2.740.590
10-4-2018	260	144	6.836.960	2.792.918	0,991217393	2.768.389
			146.895.297			64.222.010

Anexo 2

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-abr.-15	189	73	6.266.254	2.679.966	0,9847637	2.639.133
10-may.-15	190	74	6.645.144	2.787.807	0,9847554	2.745.308
25-may.-15	191	75	6.292.367	2.705.269	0,9856732	2.666.512
10-jun.-15	192	76	6.054.389	2.774.339	0,9874682	2.739.571
25-jun.-15	193	77	6.536.418	2.838.543	0,9862406	2.799.486
10-jul.-15	194	78	6.303.258	2.772.048	0,9825595	2.723.703
25-jul.-15	195	79	6.042.149	2.770.958	0,9815335	2.719.788
10-ago.-15	196	80	6.069.358	2.905.852	0,9877017	2.870.115
25-ago.-15	197	81	5.853.889	2.719.772	0,9801079	2.665.670
10-sep.-15	198	82	6.606.358	2.910.674	0,9829612	2.861.080
25-sep.-15	199	83	6.460.727	2.775.066	0,9658862	2.680.397
10-oct.-15	200	84	5.760.584	2.678.280	0,9814804	2.628.679
25-oct.-15	201	85	6.153.550	2.724.063	0,9838206	2.679.989
10-nov.-15	202	86	6.788.011	2.925.157	0,9767039	2.857.012
25-nov.-15	203	87	6.309.242	2.709.859	0,9813736	2.659.385
10-dic.-15	204	88	6.568.816	2.789.834	0,9816201	2.738.557
25-dic.-15	205	89	6.213.684	2.722.150	0,9837854	2.678.012
10-ene.-16	206	90	6.173.212	2.899.863	0,9790807	2.839.200
25-ene.-16	207	91	5.308.935	2.462.286	0,9965383	2.453.762
10-feb.-16	208	92	5.287.844	2.548.152	0,9961402	2.538.317
25-feb.-16	209	93	4.722.892	2.314.389	0,9955398	2.304.066
10-mar.-16	210	94	4.399.930	2.273.145	0,9955773	2.263.091
25-mar.-16	211	95	6.224.928	2.759.252	0,9835871	2.713.964
10-abr.-16	212	96	6.305.270	2.838.151	0,9607717	2.726.816
			145.347.209			64.191.613,36

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



DIRECTOR
Dirección de Presupuestos
Ministerio de Hacienda