



4. Que, la cláusula 1.6.3 del citado Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En atención a ello, se acordó modificar el Contrato de Concesión, estableciendo que los cobros por el uso efectivo de infraestructura no concesionada, necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema, sean de cargo de éste.
5. Que, en atención a lo anterior, esto es, asegurar la prestación del servicio de transporte público a todos los usuarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de las esferas de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar la Modificación y Addendum, y realizar las adecuaciones al Contrato de Concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

**RESUELVO:**

**APRÚEBASE** la Modificación y Addendum al Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A., el 11 de agosto de 2016, que se transcribe íntegramente a continuación:

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

*En Santiago de Chile, a 11 de agosto de 2016, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Andrés Gómez-Lobo Echenique, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N°7.020.373-1, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante 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 Av. Libertador Bernardo O'Higgins N°4242, 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 6 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 29 de enero de 2016, que haría uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales, a saber, la variación de la relación demanda-oferta (razón IPK); la modificación del "Manual de Procedimientos para Empresas, en el marco de la franquicia tributaria"; la calificación de la labor de conductor como trabajo pesado, por la Comisión Ergonómica Nacional y su implementación; la reforma tributaria del año 2012 y del 2014; el uso permanente de la flota de reserva para poder cumplir las frecuencias fijadas por el Ministerio; inversión con recursos propios en un nuevo punto de regulación ubicado en calle Vital Apoquindo; sobrecosto por implementación de modificación del Manual de Normas Gráficas; y la revisión del supuesto de tasa de transbordo.

**1.4** Que, con fecha 15 de febrero de 2016, mediante Oficio N°747/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Concesionario que la solicitud de revisión programada fue acogida y que se estableció como fecha de inicio de la revisión el día 1 de abril de 2016. Adicionalmente, y de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, se le indicó que a más tardar el 15 de marzo debería remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que los puntos que se acogieron a revisión serían la relación demanda-oferta (Razón IPK), y la sobrecoctización por el Dictamen de la Comisión Ergonómica Nacional que calificó la labor de conductor como trabajo pesado. Los restantes ítems fueron descartados por no ajustarse a las causales de revisión establecidas en el contrato.

**1.5** Que el 15 de marzo de 2016, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con un análisis de las variables que, a su entender, requerían ser modificadas de conformidad a lo señalado en la cláusula 5.5.4.2 del Contrato de Concesión.

**1.6** Que el 27 de abril de 2016, mediante Oficio N°2110/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano 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 1° de junio de 2016.

**1.7** Que el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en el Contrato de Concesión y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.

**1.8** Que, por otra parte, la cláusula 1.6.3 del Contrato de Concesión establece el principio de flexibilidad e integración conforme al cual las partes pueden convenir las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En armonía con ello constituye un derecho del Concesionario el acordar con el Ministerio modificaciones al Contrato de Concesión, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.



**1.9** Que, por otra parte, las Resoluciones Exentas N°s 2907 y 2908, de 2015, del Ministerio, que modificaron las Resoluciones Exentas N°s 1218 y 1219, de 2015, del Ministerio, que, a su vez, establecieron Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses respecto de las Unidades de Negocio N°6 y N°7; consagraron como un derecho de dichos prestadores de servicios el que los cobros por el uso efectivo de infraestructura no concesionada necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema sean de cargo de éste. En atención a ello, se ha determinado, respecto de los Concesionarios de las restantes Unidades de Negocio, el pago por el uso efectivo de dicha infraestructura no concesionada, con cargo al Sistema.

**1.10** Que en consecuencia, corresponde la suscripción de un addendum que incorpore al Contrato de Concesión las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada. Asimismo, con la finalidad de establecer el pago por el uso efectivo de infraestructura no concesionada con cargo al Sistema, resulta necesario modificar el Contrato de Concesión.

## **Cláusula II DEFINICIONES**

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

## **Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2016**

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2016, se llevó a cabo 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°73 a N°96, contadas desde el inicio del Contrato de Concesión (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 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 periodo, asciende a la cantidad de 64.191.124,95 (sesenta y cuatro millones ciento noventa y un mil ciento veinticuatro coma noventa 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 2,26 (dos coma veintiséis), conforme se detalla en la siguiente Tabla:

**Tabla 1 - Cálculo del  $IPK_T$**

<b>(A)</b> <b>Total de Transacciones pagadas (Liq. 73-96)</b> <b>Trx</b>	<b>(B)</b> <b>Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq. 73-96)</b> <b><math>\sum Kms_i \cdot ICT_i</math></b>	<b>(C)=(A)/(B)</b> <b><math>IPK_T</math></b>
145.347.209	64.191.124,95	2,26

Una vez obtenido el valor del  $IPK_T$ , éste se comparó con el valor de referencia  $IPK$  vigente. El  $IPK$  vigente, por su parte, corresponde al  $IPK$  calculado para las 24 liquidaciones del Contrato comprendidas entre la N°25 y la N°48, contadas desde



inicio del Contrato de Concesión, y asciende a 2,41 (dos coma cuarenta y uno), conforme se observa en la Tabla 2.

Para estos efectos, se consideró que las transacciones pagadas al Concesionario en las 24 liquidaciones del Contrato comprendidas entre la N°25 y la N°48, contadas desde inicio del Contrato de Concesión ascienden, conforme se acredita en el Anexo 2, a 154.698.667 (ciento cincuenta y cuatro millones seiscientos noventa y ocho mil seiscientos sesenta y siete). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo periodo asciende a la cantidad de 64.022.325,50 (sesenta y cuatro millones veintidós mil trescientos veinticinco coma cincuenta), tal como se detalla en el Anexo 2.

**Tabla 2 - Cálculo del  $\overline{TPK}$**

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 25-48) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq. 25-48) $\sum Kms_i \cdot ICT_i$	(C)=(A)/(B) $\overline{TPK}$
154.698.667	64.022.325,50	2,41

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 3, la razón inversa del IPK truncada a 4 (cuatro) decimales para el periodo comprendido en la revisión es de 1,0663 (uno coma cero seiscientos sesenta y tres).

**Tabla 3 - Cálculo de la razón inversa de IPK**

$IPK_T$	$\overline{TPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
2,26	2,41	1,0663

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. Con lo anterior, el PPT debe ajustarse en un 6,63% (seis coma sesenta y tres por ciento).

Considerando que el  $PPT_0$  vigente a la fecha del cálculo del  $\overline{TPK}$  (Liquidación N°25 desde el inicio del contrato) era de \$449,14 (cuatrocientos cuarenta y nueve coma catorce pesos), al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK se obtiene un ajuste de PPT que asciende a \$29,77 (veintinueve coma setenta y siete pesos) que debe aplicarse al  $PPT_0$  de la ficha técnica actualmente vigente, equivalente a \$449,14 (cuatrocientos cuarenta y nueve coma catorce pesos), aprobada por la Resolución N°204, de 2014, conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y de Hacienda.

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

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

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el 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 preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se concluyó que, con 95% de confianza (en términos estadísticos), la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICF no es decreciente. En cuanto al indicador ICR, se concluyó que, con el mismo 95% de confianza, la tendencia mostrada por dicho indicador es decreciente. No obstante ello, y según se consigna en



el mismo informe, esta última tendencia a la baja no se explica razonablemente por causas atribuibles a la gestión Concesionario, quien durante el periodo de revisión realizó todos los esfuerzos para cumplir con los requerimientos de regularidad impuestos por el Ministerio, ejecutando las siguientes acciones:

- i. Realización de un Plan de Control de Regularidad en servicios con ICR más deficiente.
- ii. Inicio de la programación de conductores y buses con itinerarios en ciertos servicios, principalmente de tipo alimentadores o servicios cortos.
- iii. Plan de capacitación al personal.
- iv. Incorporación de un Bono Operacional en las remuneraciones del personal cuyas funciones tienen mayor incidencia en los resultados del indicador.
- v. Inversión en terrenos para trasladar cabeceras que funcionaban en la vía pública a lugares cerrados donde se controla la regularidad de los servicios.



A su turno, en relación a la desviación estándar, se concluye que ésta disminuye con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, como se muestra en las siguientes tablas:

**Tabla 4.1 - Desviación Estándar ICF**

Periodo	ICF
May 12 - Abr 14	0,0069
May 14 - Abr 16	0,0045

**Tabla 4.2 - Desviación Estándar ICR**

Periodo	ICR
May 12 - Abr 14	0,0078
May 14 - Abr 16	
Tramo 1 May14 - Sep 14	0,0067
Tramo 2 Oct14 - Feb15	0,0055
Tramo 3 Mar 15 - Sep 15	0,0038
Tramo 4 Oct 15 - Abr 16	0,0055

Por otra parte, el Contrato de Concesión establece que debe tenerse en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Así, para que tenga lugar la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, se requiere que el aumento de la evasión no supere los dos puntos porcentuales, salvo que dicho aumento, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario.

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

**Tabla 5 - Evasión servicios operados por Buses Metropolitana S.A.**

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2013-2	43.843.069	15,90%
2013-3	41.955.584	21,60%
2013-4	44.190.070	26,90%
2014-1	35.477.974	26,60%
2014-2	41.452.336	25,30%
2014-3	40.722.297	20,70%
2014-4	42.723.870	28,50%
2015-1	35.171.226	23,90%
2015-2	40.741.900	25,20%
2015-3	39.269.397	22,70%
2015-4	40.828.689	19,20%

2016-1	34,435,050	17,70%
--------	------------	--------

\* Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes.

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

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

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

**Tabla 6 - Aumento de la evasión**

Periodo	% Evasión
2013 trim2 - 2014 trim1	22,6%
2014 trim2 - 2016 trim1	23,0%
Diferencia	0,4%

De conformidad con lo señalado, se entiende cumplida la segunda condición que permite la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, por cuanto el aumento de la evasión no supera los dos puntos porcentuales.

Por otra parte, se incorporó, mediante modificación contractual sancionada por la Resolución N°195, de 2013, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, como condición para proceder a un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK, que el cumplimiento promedio del indicador de flota en operación (CIFO) debe ser mayor a 97% durante los veinticuatro meses inmediatamente anteriores a la revisión. En la Tabla siguiente se muestran los datos de cumplimiento mensual del indicador señalado, que dan cuenta del cumplimiento de la referida condición.

**Tabla 7 - Cumplimiento mensual CIFO**

mes-año	mes	CIFO
may-14	1	99,82%
jun-14	2	99,52%
jul-14	3	99,66%
ago-14	4	99,75%
sep-14	5	99,30%
oct-14	6	99,34%
nov-14	7	99,75%
dic-14	8	99,35%
ene-15	9	100,00%
15	10	100,00%
mar-15	11	99,85%
abr-15	12	99,96%
may-15	13	99,89%
jun-15	14	99,84%
jul-15	15	99,87%
ago-15	16	99,75%
sep-15	17	99,70%
oct-15	18	99,87%
nov-15	19	99,77%
dic-15	20	99,78%



ene-16	21	100,00%
feb-16	22	99,90%
mar-16	23	99,68%
abr-16	24	99,61%
Promedio		99,75%

De conformidad con lo señalado anteriormente, el Ministerio consideró, en este proceso de revisión programada, que procede la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK.



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

#### 3.2.1 Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio

El Ministerio aceptó la solicitud de revisión respecto del aumento en un 2% del costo por pago de remuneraciones, debido a la sobrecotización previsional que debió implementarse en cumplimiento de lo resuelto por la Comisión Ergonómica Nacional, que calificó la labor de conductor como trabajo pesado, mediante el Dictamen N°76-2014-02-14, confirmado por la Comisión de Apelaciones de la Superintendencia de Pensiones, a través del Oficio Ord. N°199-2014-06-06. Para ello, se tuvieron también presentes los informes del Panel de Expertos de la Ley 20.378, contenidos en los Oficios Ord. N°5 y N°6, ambos de 2015.

Realizado el análisis de los antecedentes, se estableció un incremento de PPT de \$3,90 (tres coma ochenta y ocho pesos).

3.2.2 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 principales variables 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 2016

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT <sub>0</sub> (pesos chilenos)
Relación Demanda - Oferta (Razón IPK)	\$ 29,77
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	\$3,90
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	---
<b>Total pesos de PPT<sub>0</sub></b>	<b>\$33,67</b>



#### **Cláusula IV FICHA TÉCNICA**

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2016, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°5" del Contrato de Concesión, por el siguiente:

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

##### **A. Servicios a Operar**

Troncal 5 y Zona J

##### **B. Parámetros**

$PPT_0 = \$482,81$  (cuatrocientos ochenta y dos coma ochenta y un pesos).

B.1 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 6,34%

B.2  $IPK_0 = 2,45$

B.3  $TPK = 2,26$

B.4  $\alpha = 0,03$

B.5  $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,65$

B.6 Reserva Inicial de afectación = 3.057.164 Plazas-km

B.7 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (octubre de 2013: 875 buses Flota Contratada base y 53 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 registrará, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 1 de abril de 2016, 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. Dichos supuestos son:

- 5.1** PPT: \$482,81 (cuatrocientos ochenta y dos coma ochenta y un pesos).
- 5.2** TPR: 2,26 (dos coma veintiséis).
- 5.3** Evasión: 23,0% (veintitrés coma cero 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 del tercer proceso de revisión programada 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 cláusula 5.4.1.7 literal ii), del Contrato de Concesión:

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

Se incorporan los siguientes párrafos, al final de la cláusula señalada:

"El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen por el uso efectivo de aquella infraestructura no concesionada que resulte necesaria para la provisión de servicios de transporte del Sistema, sean pagados con recursos

de éste. Este derecho sólo procederá previa solicitud del Concesionario y con la autorización escrita del Ministerio, para lo cual será requisito que el uso de la referida infraestructura tenga lugar en el marco del respectivo Programa de Operación. El Concesionario deberá presentar al Ministerio la solicitud de reembolso de los pagos que corresponda y que hubiere realizado por esta causa dentro de los treinta (30) días siguientes de efectuados, a la cual deberá acompañar la correspondiente factura con sus respectivos respaldos. El reembolso se efectuará con los recursos disponibles del Sistema, en las fechas que corresponda de acuerdo a lo previsto en el punto 5.4.2.4."

**6.2** En la cláusula 5.4.2.4 literal ii):

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

Se incorpora el siguiente párrafo final:

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

**Cláusula VII VARIOS**

**7.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes del Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses 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 5 de julio de 2016, otorgada en la Notaría de Santiago de don Osvaldo Perelra González, en tanto que el nombramiento de don Andrés Gómez-Lobo Echenique, consta en Decreto Supremo N°669, de fecha 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública."

**Anexo 1**

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-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	0,9789122	2.838.711
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
			<b>145.347.209</b>			<b>64.191.124,95</b>



**Anexo 2**

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-4-2013	141	25	7.173.498	2.777.164	0,9910444	2.752.293,07
10-5-2013	142	26	7.135.538	2.773.574	0,9940389	2.757.040,78
25-5-2013	143	27	6.783.226	2.698.696	0,9899246	2.671.505,67
10-6-2013	144	28	6.769.935	2.899.404	0,9911382	2.873.710,02
25-6-2013	145	29	6.922.255	2.728.176	0,9939643	2.711.709,36
10-7-2013	146	30	6.237.692	2.699.217	0,9950015	2.685.724,82
25-7-2013	147	31	6.522.796	2.773.574	0,9970891	2.765.500,72
10-8-2013	148	32	6.746.459	2.889.523	0,9976131	2.882.625,66
25-8-2013	149	33	6.594.170	2.674.348	0,9913682	2.651.263,29
10-9-2013	150	34	7.277.581	2.899.996	0,9931601	2.880.160,83
25-9-2013	151	35	6.584.265	2.663.048	0,9888683	2.633.404,34
10-10-2013	152	36	5.477.168	2.498.630	0,9911234	2.476.450,45
25-10-2013	153	37	7.057.071	2.750.743	0,9926320	2.730.475,31
10-11-2013	154	38	7.249.301	2.875.355	0,9931062	2.855.533,43
25-11-2013	155	39	6.678.021	2.645.435	0,9875949	2.612.618,39
10-12-2013	156	40	6.864.274	2.718.726	0,9901683	2.691.996,59
25-12-2013	157	41	6.760.939	2.682.122	0,9876757	2.649.066,37
10-1-2014	158	42	6.666.346	2.900.634	0,9858205	2.859.504,13
25-1-2014	159	43	5.593.569	2.431.956	0,9920878	2.412.714,14
10-2-2014	160	44	5.795.087	2.669.307	0,9918525	2.647.558,93
25-2-2014	161	45	4.585.237	2.299.540	0,9946148	2.287.156,32
10-3-2014	162	46	4.130.606	2.032.986	0,9971437	2.027.179,22
25-3-2014	163	47	6.205.414	2.710.152	0,9865546	2.673.713,11
10-4-2014	164	48	6.888.219	2.885.809	0,9818460	2.833.420,57
			<b>154.698.667</b>			<b>64.022.325,50</b>

**FDO. ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; JUAN GABRIEL PINTO ZAMORANO, Buses Metropolitana S.A.**

**ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN  
EXTRACTO**

**ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE**  
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



**RODRIGO VALDÉS PULIDO**  
Ministro de Hacienda

