

lechar

24

1731 M
4 JUN 2019

14816

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
OFICINA DE PARTES

04 JUN 2019

TOTALMENTE TRAMITADO

Aprueba Addendum al Contrato Ad-Referendum 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°4, Express de Santiago Uno S.A.

CONTRALORIA GENERAL
OFICINA GENERAL DE PARTES
24 ABR 2019

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

RESOLUCIÓN N° 8
Santiago, 31 ENE 2019

JGC/JDC/MMR/DIRASG/DAB/ECH/JCV

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
- 5 FEB 2019
RECIBIDO

VISTOS: La Ley N°18.696; los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N°557; la Ley N°18.059; el Decreto con Fuerza de Ley N°1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N°19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; la Resolución N° 259, de 23 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, que aprobó el Contrato Ad-Referendum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses suscrito con la empresa Express de Santiago Uno S.A., en adelante "el contrato de concesión"; las modificaciones al citado contrato de concesión y sus adenda; las cartas GGE-004-2018 y GGE-006-2018-E, de Express de Santiago Uno S.A.; los Oficios N° 1581 y N°2294, ambos de 2018, del Administrador de Contrato; la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZÓN
CGR - 05 MAR 2019
RECEPCIÓN

DEPART. JURIDICO	
DEPT. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION
SUB DEPTO. C. CENTRAL	POM MRS JIBM 5 MAR 2019
SUB DPTO. E. CUENTAS	

CONSIDERANDO:

Que, para velar por la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros, el contrato de concesión aprobado por la Resolución N° 259, 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.

Que, de conformidad a lo previsto en el citado contrato de concesión, en el mes de febrero de 2018 Express de Santiago Uno S.A. solicitó hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente al año 2018, la que, luego de que se informara ser acogida por el Administrador de Contrato de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se verificó en la forma prevista en la cláusula 5.5. del aludido contrato de concesión.

3. Que, en el marco de este proceso de revisión y tal como lo prescribe la cláusula 5.5 del contrato de concesión, Express de Santiago Uno 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.

RETIRADO SIN TRAMITAR 23/1/19

SUB DEPTO. C. P. Y REVENOS NAC.	DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION
DEPART. AUDITORIA	POM MRS JIBM 25 ABR 2019
DEPT. V. OP.	
FECHA: 16 ABR. 2019	
DEPT. MUNICIPIO	
REFRENDACION	

55-4373.

OF DE PARTES DIPRES
05.02.2019 09:43

01001/2019

4. 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 el addendum y realizar las adecuaciones al contrato de concesión que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios

RESUELVO:

APRUÉBASE el 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 entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N° 4, Express de Santiago Uno S.A., el 20 de diciembre de 2018, que se transcribe íntegramente a continuación:

"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

EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A.

UNIDAD DE NEGOCIO N° 4

En Santiago de Chile, a 20 de diciembre de 2018, 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 el "Ministerio" o "MTT" indistintamente, por una parte y por la otra, la Sociedad Concesionaria de la Unidad de Negocio N° 4, Express de Santiago Uno S.A., Rut N° 99.577.390-2, representada por don Edgar MacAllister Braydy, colombiano, casado, matemático, cédula de identidad para extranjeros N°21.822.663-9 y don Jorge Rodrigo Garcés Garay, chileno, casado, abogado, cédula nacional de identidad N°12.536.487-K, ambos domiciliados en Camino El Roble N° 200, de la comuna de Pudahuel, ciudad de Santiago, en adelante el "Concesionario" o la "Sociedad Concesionaria", indistintamente; se ha convenido el siguiente 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:

Cláusula I ANTECEDENTES

1.1 Con fecha 22 de diciembre de 2011, de conformidad con lo dispuesto con la Ley N° 18.696, la empresa Express de Santiago Uno S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 4, en adelante el "Contrato de Concesión", el cual fue aprobado mediante Resolución N° 259, de 23 de diciembre de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.



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

1.3 De conformidad a lo dispuesto en la referida cláusula 5.5.4, el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 4, Express de Santiago Uno S.A, indicó a través de su Carta GGE-004-2018, de 28 de febrero de 2018, que haría uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales, indicando que éstos serían: la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); la entrada en vigencia de la normativa contenida en la Ley N°20.940 que modifica normas sobre procedimiento de negociación colectiva; la entrada en vigencia de la normativa contenida en la Ley N°21.015 sobre inclusión de personas con discapacidad al mundo laboral; el impacto por el retraso de las obras de Plaza de Maipú; Sentencia de la Corte Suprema que resuelve incluir pago por horas extras en indemnizaciones de término de relación laboral; Aplicación de normas IFRS por IAS; Sobrecosto Póliza de Fiel Cumplimiento; Pérdidas por Evasión y el impacto generado por las Líneas de Metro 3 y 6.

1.4 Que, con fecha 6 de abril de 2018, mediante Oficio N°1581/2018, el Administrador de Contrato informó al Concesionario que la solicitud de revisión programada fue acogida y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 2 de mayo de 2018. Adicionalmente, y de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, se le indicó que, a más tardar el 27 de abril de 2018, debía remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 5.5.4.1 del Contrato de Concesión, considerando para ello que los puntos que se acogieron a revisión fueron la relación demanda-oferta (Razón IPK), y el inicio de operación de la Línea 6 de Metro. Los restantes puntos no fueron revisados por cuanto el Ministerio determinó que no se ajustaban a las causales de revisión establecidas en el punto 5.5.2 del Contrato.

1.5 Que, el 27 de abril de 2018, mediante Carta GGE-006-2018-E, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del pre-informe con el análisis y antecedentes que a su juicio fundamentan los puntos referidos.

1.6 Que, mediante Oficio N°2294/2018, de 28 de mayo de 2018, el Administrador de Contrato informó al Concesionario que "teniendo presente el análisis y desarrollo de los planteamientos efectuados por las partes y la complejidad de los mismos, informo a Ud. que el periodo de revisión se prorrogará por el plazo de treinta (30) días, conforme lo dispuesto en la cláusula 5.5.4.3 del citado Contrato...", por lo que el proceso de revisión terminaría el día 02 de julio de 2018.

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 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.

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 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 146.321.070 (ciento cuarenta y seis millones trescientos veintiún mil setenta). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período, asciende a la cantidad de 81.167.465 (ochenta y un millones ciento sesenta y siete mil cuatrocientos sesenta y cinco), tal como también se detalla en el Anexo 1.

De esta forma, el IPK (IPK_T) de esta tercera revisión programada para la Unidad de Negocio N°4, truncado al segundo decimal, es 1,80 (uno coma ochenta) conforme se observa 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
146.321.070	81.167.465	1,80

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 5.4.1.7 del Contrato de Concesión, el \overline{IPK} vigente corresponde al IPK calculado para las 24 liquidaciones del Contrato comprendidas entre la N°73 y la N°96, contadas desde inicio del Contrato de Concesión, el que asciende a 1,90 (uno coma noventa) conforme se observa en la Tabla 2.

Para estos efectos, se consideró que las transacciones pagadas al Concesionario en las 24 liquidaciones comprendidas entre la N°73 y la N°96, contadas desde inicio del Contrato de Concesión, ascienden, conforme se acredita en el Anexo 2 a 159.138.433 (ciento cincuenta y nueve millones ciento treinta y ocho mil cuatrocientos treinta y tres). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Concesionario durante el mismo período asciende a la cantidad de 83.750.262,53 (ochenta y tres millones setecientos cincuenta mil doscientos sesenta y dos coma cincuenta y tres), 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}
159.138.433	83.750.262,53	1,90

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 3, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0555 (uno coma cero cinco cinco cinco).



Tabla 3 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	\overline{IPK}	\overline{IPK}/IPK_T
1,80	1,90	1,0555

Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,0555 (uno coma cero cinco cinco cinco), el PPT₀ debe ajustarse, al alza, en un 5,55% (cinco coma cincuenta y cinco por ciento).

El PPT₀ vigente a la fecha corresponde al que consta en la Ficha Técnica contenida en el Addendum suscrito entre las partes con fecha 23 de octubre de 2018, el cual asciende a \$594,26 (quinientos noventa y cuatro coma veintiséis pesos), de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (5,55%), se obtiene un ajuste de PPT₀ que asciende a \$32,98 (treinta y dos coma noventa y ocho pesos). Este ajuste debe aplicarse al PPT₀ vigente a la fecha, el que asciende a \$594,26 (quinientos noventa y cuatro coma veintiséis pesos), y consta en la Ficha Técnica, incorporada en el Addendum suscrito entre las partes con fecha 23 de octubre de 2018.

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

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

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el 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 97,5% de confianza (en términos estadísticos), la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICF no es decreciente. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICR tampoco es decreciente. De esta forma, puede señalarse que Express de Santiago Uno S.A. no presenta tendencia a la baja.

En relación a la desviación estándar, se concluye que ésta no disminuye con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 4 – Desviación Estándar ICF e ICR

Período	Desviación Estándar	
	ICF	ICR
may-14 a Abr-16	0,0138	0,0093
may-16 a Abr-18	0,0167	0,0147



Según se aprecia de la tabla anterior, conforme a lo informado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, para los indicadores en cuestión, se produce un aumento en la desviación estándar. No obstante, tal aumento no puede razonablemente explicarse por causas que sean enteramente atribuibles al concesionario, toda vez que dicho comportamiento pudo haber estado influido por los siguientes factores exógenos que durante el periodo han repercutido en la operación:

- i. Obras viales de gran envergadura (trabajos en Plaza Maipú, a partir de enero 2017 hasta marzo 2018, y obras asociadas a Plan Centro-Eje Santo Domingo, entre septiembre 2016 a marzo 2017), que generaron modificaciones de trazado transitorias y permanentes que inciden

- directamente en el comportamiento de los servicios que se desplazan por los ejes afectados y sus zonas aledañas.
- ii. Ajustes al programa de operación: el programa de operación del concesionario fue objeto de modificaciones asociadas a ajustes de frecuencia y a la posterior reasignación de los servicios 424, 416e, D06 y D13 a contar del segundo semestre de 2016.
 - iii. Mediciones a través del indicador ICR-P: El indicador ICR-P mide el cumplimiento de la regularidad según puntualidad en ruta; constituye un índice alternativo a la medición mediante ICR-I (siendo este último el que se aplica por regla general en el Sistema). A partir de 2017, el DTPM implementó la medición de regularidad mediante ICR-P para diversos servicios del Sistema, entre ellos los servicios 401, 401N, 405 y 426, operados por Express. El indicador ICR-P tiene una formulación y operatoria más estricta y distinta respecto del indicador ICR-I, por lo cual los resultados obtenidos pueden también diferir.
 - iv. Velocidades de operación: Las tendencias experimentadas a lo largo del tiempo por las velocidades de operación (por lo general a la baja) pueden incidir en el comportamiento de la frecuencia y regularidad.

De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la desviación estándar de los indicadores ICR e ICF, en tanto no existe suficiente evidencia que permita atribuir el comportamiento de dicha variable a aspectos que dependan únicamente de la gestión interna de la empresa.

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.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara con el del presente período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la Cláusula V del Addendum y Modificación de Contrato aprobado por Resolución N° 39, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, el índice de referencia alcanza a 20,21% (veinte coma veintiún 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 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 periodo de revisión, son los siguientes:

Tabla 5 – Evasión servicios operados por Express de Santiago Uno S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2016-2	44.242.814	17,50%
2016-3	42.927.872	22,60%
2016-4	41.760.524	27,80%
2017-1	36.446.684	31,50%
2017-2	39.748.219	23,50%
2017-3	40.547.252	24,10%
2017-4	41.030.136	24,60%
2018-1	35.828.363	34,00%

* 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 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 éstos, 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
2014 Trim 2 - 2016 Trim 1	20,21%
2016 Trim 2 - 2018 Trim 1	25,40%
Diferencia	5,19%

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

1. Evolución proyecto zonas pagas móviles

Durante los años 2016-2017, el concesionario llevó a cabo su estrategia en relación al control de la evasión, enfocada en la implementación de zonas pagas móviles, las cuales, en concordancia con la tendencia general a nivel de Sistema, experimentaron una importante alza en los últimos 12 meses. El trabajo realizado por el Concesionario de la Unidad de Negocio N° 4 en relación a la implementación de zonas pagas se resume en:

- Implementación de 35 paradas con zona paga desde 2016.
- Control de la operación de zonas pagas que antes eran atendidas por el contrato suscrito entre la Subsecretaría de Transportes con la empresa TATA Consultancy Services S.A., que se encontraban dentro de ejes de interés del concesionario.

2. Iniciativas de mejora en sectores con alta evasión.

El proyecto de zonas pagas implementado por Express contempló tres iniciativas basadas en la gestión y operación en:

- Estación Intermodal La Cisterna, se mejoró la percepción de los usuarios realizando una distribución más efectiva de los ordenadores de fila (serpentín), y mejoramiento de la coordinación de los fiscalizadores y monitores.
- Vespucio Norte, se realizaron gestiones con el municipio de Recoleta para la instalación de una infraestructura apropiada para la zona paga de Vespucio Norte, la cual se concretó en enero 2018.
- Plaza Renca, en mayo de 2017 se implementaron las paradas 1, 2 y 3 en Plaza de Renca, sin embargo, en la parada 4 existían usuarios que se transbordaban y no validaban en ninguna etapa de su viaje, la solución fue la implementación de nuevas zonas pagas en calle Domingo Santa María de dicha comuna.

3. Se mantienen contratos desde 2013 con la empresa Alto Evasión, para la elaboración, realización y ejecución de un Plan Integral Anti-evasión, el cual contempla tres pilares estratégicos:

- Sistemas de información inteligente
- Comunicación Disuasiva
- Gestión Legal Persuasiva



4. Se mantienen contratos desde 2013 con la empresa Centralservicing SpA la que presta al Concesionario servicios de inspección, control y constatación de validaciones por parte de los usuarios, mediante una dotación de fiscalizadores privados en paraderos, zonas pagas y al interior de buses, todo lo anterior en los ejes y zonas definidos por la empresa de acuerdo a planes concordados con DTPM.

Por otra parte, se incorporó, mediante modificación contractual sancionada por la Resolución N°194, 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

Año		Mes	CIFO
2016	1	Mayo	98,92%
	2	Junio	96,95%
	3	Julio	96,35%
	4	Agosto	97,51%
	5	Septiembre	96,61%
	6	Octubre	96,93%
	7	Noviembre	96,77%
	8	Diciembre	96,16%
2017	9	Enero	100%
	10	Febrero	98,45%
	11	Marzo	96,05%
	12	Abril	96,38%
	13	Mayo	96,56%
	14	Junio	96,27%
	15	Julio	94,90%
	16	Agosto	96,66%
	17	Septiembre	96,44%
	18	Octubre	96,79%
	19	Noviembre	96,29%
	20	Diciembre	95,70%
2018	21	Enero	100%
	22	Febrero	98,07%
	23	Marzo	97,42%
	24	Abril	97,26%
Promedio			97,06%

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



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

3.2.1 Las partes dejan constancia que, analizados los antecedentes y datos disponibles acerca de la causal contemplada en el punto 5.5.2.7 del Contrato de Concesión, en lo concerniente a la entrada en operación de la línea 6 del Metro, no se ha constatado que a partir de su puesta en marcha se haya producido una afectación que haya alterado el equilibrio económico del Contrato de Concesión de la Unidad de Negocio N° 4.

3.2.2 Adicionalmente, en la presente revisión programada no se revisaron cambios normativos u otros de los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la cláusula 5.5.2 del Contrato de Concesión, planteados por el Concesionario.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2018

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$ 32,98
Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio.	-----
Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.	-----
Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión.	-----
Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT, siempre que la utilización de dicha flota adicional hubiere generado una disminución del IPK de la Unidad de Negocio.	-----
Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha.	\$0
Total pesos de PPT₀	\$32,98

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°4", del Addendum al Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 4, por el siguiente:



**"FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N° 4"**

A. Servicios a Operar

Troncal 4 y Zona D. A partir del 23 de octubre de 2018, se adicionan los servicios 101, 101c, 103, 106, 107, 107c, 107cy, 108, 117 y 117c, con una Flota Base de 227 buses.

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$ 627,24$ (seiscientos veintisiete coma veinticuatro pesos)

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 8,29%

B.3 $\overline{TPK} = 1,80$ (uno coma ochenta)

B.4 $\sigma = 0,03$

B.5 $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,85$ para el primer ajuste de AIPK, a realizarse en la liquidación N° 25 contada desde el inicio del Contrato de Concesión.

$\beta_2 = 0,65$ para los restantes ajustes de AIPK

B.6 Reserva inicial de afectación = 4.563.818 Plazas-km

B.7 Flota asociada a la última revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual (octubre de 2018): 1.187 buses de Flota Base y 48 buses de Flota de Reserva.

A partir del 23 de octubre de 2018 la flota base se compondrá de 1.414 buses y la flota de reserva de 64 buses, para cubrir los servicios incluyendo los que se adicionan a partir de esa fecha.

A partir del 27 de enero de 2019 la flota base se compondrá de 1.414 buses y se incrementa la flota de reserva en 63 buses, llegando a un total de 127 buses

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 Para el caso que el Concesionario opte por utilizar buses que anteriormente hayan prestado servicios en la Unidad de Negocio N°1, resultará aplicable lo dispuesto en los tres últimos párrafos del apartado E.3 del Anexo 4 del Contrato de Concesión. En el caso de aquellos buses incorporados durante el mes de octubre de 2018, provenientes de la flota de la Unidad de Negocio N°1, el Concesionario dispondrá de un plazo que se extenderá hasta el 28 de febrero de 2019 para cumplir con lo establecido en el punto 3 del Manual de Normas Gráficas, versión octubre de 2013.

D.2 Las partes acuerdan generar una instancia para la modificación del Programa de Operación del primer semestre de 2019 de la Unidad de Negocio N° 4, sobre la base de una propuesta que será elaborada por el Concesionario y analizada por el Ministerio



conforme al mérito de la solicitud y teniendo presente la continuidad, de los servicios y el interés del usuario.

D.3 Al término del Contrato de Concesión el Concesionario será el único responsable del destino de los buses que compongan su flota. Se preocupará de la chatarrización y el retiro de los vehículos desde los terminales destinados a otros operadores del sistema.

Este cambio regirá, conforme lo dispone la cláusula 5.5.4.3 del Contrato de Concesión, a partir del día 01 de mayo 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 consensado 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, si la hubiere. Dichos supuestos son:

- 5.1** PPT₀: \$ 627,24 (seiscientos veintisiete coma veinticuatro pesos)
- 5.2** TP_K: 1,80 (uno coma ochenta)
- 5.3** Evasión: 25,40% (veinticinco coma cuarenta por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

De esta manera, los valores que se tomarán como base para el análisis de los aspectos que formarán parte del cuarto proceso de revisión programada, si la hubiere y, por ende, para la determinación del ajuste de PPT₀ que pudiere corresponder, serán aquellos que para cada materia se indican en los números 5.1, 5.2 y 5.3, antes individualizados.

Cláusula VI VARIOS

- 6.1** 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.
- 6.2** 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.
- 6.3** 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 y ajustadas en el presente instrumento, sin perjuicio de lo señalado en el punto 3.2.2; salvo aquellas acciones conducentes para el cumplimiento del presente acto jurídico.

- 6.4** 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.
- 6.5** Personerías: La personería de don Edgar MacAllister Braydy y don Jorge Rodrigo Garcés Garay para actuar en representación de Express de Santiago Uno S.A. consta, respectivamente, en escritura pública de fecha 23 de marzo de 2012, otorgada ante Sergio Novoa Galán, Notario Público suplente de la 42° Notaria de Santiago, y escritura pública de fecha 23 de diciembre de 2014, otorgada ante doña Gloria Acharan Toledo, Notario Público Titular de la 42° Notaria de Santiago, en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública."

FDO. GLORIA HUTT HESSE, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; EDGAR MAC ALLISTER BRAYDY y JORGE RODRIGO GARCÉS GARAY, EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A.

Anexo 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-may-17	239	121	6.170.446	3.569.467	0,970150868	3.462.921
10-jun-17	240	122	6.888.331	3.911.630	0,961261579	3.760.099
25-jun-17	241	123	6.324.803	3.651.300	0,967274564	3.531.810
10-jul-17	242	124	5.577.580	3.572.333	0,928334827	3.316.321
25-jul-17	243	125	5.904.822	3.589.273	0,958228262	3.439.343
10-ago-17	244	126	6.215.761	3.796.687	0,962339252	3.653.701
25-ago-17	245	127	6.088.403	3.524.373	0,985416510	3.472.976
10-sep-17	246	128	7.153.783	3.876.451	0,974499241	3.777.599
25-sep-17	247	129	6.639.579	3.581.764	0,946205183	3.389.083
10-oct-17	248	130	5.409.741	3.381.562	0,967848840	3.272.841
25-oct-17	249	131	6.092.176	3.456.177	0,977647136	3.378.921
10-nov-17	250	132	6.940.559	3.797.347	0,952295334	3.616.196
25-nov-17	251	133	6.374.589	3.548.549	0,962947850	3.417.067
10-dic-17	252	134	6.490.322	3.629.445	0,946625881	3.435.726
25-dic-17	253	135	6.249.295	3.546.137	0,954814964	3.385.904
10-ene-18	254	136	5.774.396	3.675.173	0,906026825	3.329.806
25-ene-18	255	137	5.463.248	3.180.618	0,987064607	3.139.475
10-feb-18	256	138	5.773.738	3.282.891	0,971609979	3.189.689
25-feb-18	257	139	5.085.427	3.033.555	0,979145929	2.970.293
10-mar-18	258	140	4.257.741	2.720.587	0,952790450	2.592.149
25-mar-18	259	141	6.409.037	3.629.074	0,937253394	3.401.362
10-abr-18	260	142	6.309.118	3.701.991	0,923819284	3.419.971
25-abr-18	261	143	6.267.559	3.553.195	0,957646834	3.402.706
10-may-18	262	144	6.460.616	3.617.729	0,942996401	3.411.505
			146.321.070			81.167.465



Anexo 2

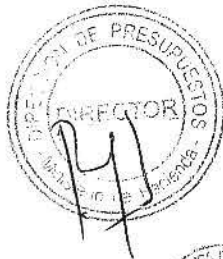
FECHA LIQ	Nº LIQ MTT	Nº LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	KMS * ICT
25-may-15	191	73	7.125.613	3.723.363	0,9596788	3.573.233
10-jun-15	192	74	6.847.837	3.859.569	0,9566836	3.692.387
25-jun-15	193	75	6.336.568	3.562.414	0,9564584	3.407.301
10-jul-15	194	76	5.699.723	3.404.914	0,9021740	3.071.825
25-jul-15	195	77	6.699.595	3.779.598	0,9260224	3.499.992
10-ago-15	196	78	6.628.906	3.995.115	0,9466471	3.781.964
25-ago-15	197	79	6.387.390	3.749.922	0,9205551	3.452.010
10-sep-15	198	80	7.346.984	4.004.204	0,9393420	3.761.317
25-sep-15	199	81	7.160.508	3.796.832	0,9166914	3.480.523
10-oct-15	200	82	6.183.577	3.685.734	0,9216222	3.396.854
25-oct-15	201	83	6.611.870	3.732.719	0,9098921	3.396.372
10-nov-15	202	84	7.438.717	4.021.265	0,9299865	3.739.722
25-nov-15	203	85	6.956.722	3.737.543	0,9443672	3.529.612
10-dic-15	204	86	7.206.637	3.817.846	0,9432692	3.601.257
25-dic-15	205	87	6.972.747	3.742.781	0,9584204	3.587.157
10-ene-16	206	88	6.930.758	3.989.867	0,9124897	3.640.713
25-ene-16	207	89	6.084.980	3.310.701	0,9833290	3.255.509
10-feb-16	208	90	6.194.967	3.386.808	0,9965667	3.375.181
25-feb-16	209	91	5.596.781	3.173.336	0,9910989	3.145.089
10-mar-16	210	92	5.131.863	3.094.537	0,9667930	2.991.776
25-mar-16	211	93	6.976.524	3.818.106	0,9427243	3.599.421
10-abr-16	212	94	7.010.760	3.938.704	0,9169061	3.611.422
25-abr-16	213	95	7.157.631	3.817.590	0,9544475	3.643.689
10-may-16	214	96	6.450.775	3.769.597	0,9327090	3.515.937
			159.138.433			83.750.262,53

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO.

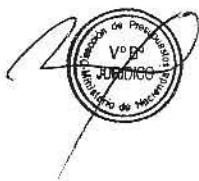
Gloria Hutt

GLORIA HUTT HESSE

Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda



X



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

POM
MRS

CURSA CON ALCANCES LA RESOLUCIÓN N° 8, DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
REGIÓN 130

04 JUN 2019 N° 14.916



La Contraloría General ha dado curso al documento del rubro, que aprueba addendum al contrato ad-referéndum de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses suscrito con la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N° 4, Express de Santiago Uno S.A.


Sin embargo, cumple con hacer presente que la ficha técnica mencionada en el numeral 3.1 de la cláusula III del antedicho addendum -segundo párrafo posterior a la Tabla 3- y en el texto del primer párrafo de su cláusula IV, corresponde a la contenida en la cláusula IV del addendum aprobado mediante la resolución N° 7, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Además, que de los antecedentes que se han tenido a la vista, se desprende que el porcentaje de confianza aludido en el reseñado numeral 3.1 -segundo párrafo anterior a la Tabla 4-, corresponde a un 95%, y no al que allí se indica.

Por último, que entiende que la descripción del sexto ítem de la tabla del numeral 3.3 de la precitada cláusula III, se refiere a la causal de revisión consignada en el punto N° 5.5.2.6 del mencionado contrato, cuyo texto fue reemplazado por la resolución N° 194, de 2013, de la nombrada cartera de Estado, que modificó aquel acuerdo.

Saluda atentamente a Ud.,

JORGE BERMUDEZ SOTO
Contralor General de la República


A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE



**EXTRACTO DE RESOLUCIÓN N°8, DE 2019, DICTADA EN CONJUNTO POR EL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y EL MINISTERIO DE
HACIENDA**

Por Resolución N°8, de 31 de enero de 2019, tomada de razón con alcance por la Contraloría General de la República, se aprobó el 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 entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N°4, Express de Santiago Uno S.A., el 20 de diciembre de 2018. Texto íntegro de la Resolución y su alcance se encuentra en la página web www.dtpm.cl



GLORIA HUTT HESSE

Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



JCGC/JLDC/MMR/XBM/AAR/PSS

