



*Económicas*, las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado. Al efecto, en la Resolución N° 56, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se estableció que habría lugar a una instancia de revisión programada en el mes de junio de 2020, y que sólo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada se encuentran detallados en la sección 7.5.1, en tanto el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la sección 7.5.3.

2. Que, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N°6, Redbus Urbano S.A., mediante Carta Ger. Gen. N° 063/2020, citada en el Visto, solicitó hacer uso de la instancia de revisión programada, indicando como el factor que ameritaba la revisión de las condiciones económicas, la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK), de acuerdo a lo dispuesto en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación.
3. Que, mediante Oficio N° 1509/2020, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida, y que se estableció como fecha de inicio de la misma el día 1° de junio de 2020.
4. Que, mediante Carta Ger. Gen. N° 120/2020, de 29 de mayo de 2020, el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe con un análisis de la variable que, a su entender, requería ser modificada, de conformidad a lo señalado en la Sección 7.5.3.2 de las Condiciones de Operación.
5. Que, las partes llevaron a cabo el proceso de revisión programada referido anteriormente mediante negociaciones, en las que se revisó únicamente lo concerniente a la causal contemplada en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, referente a la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK).
6. Que, de conformidad con lo señalado, las partes consensuaron el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
7. Que, en consideración a lo anterior, esto es, asegurar la prestación del servicio de transporte público a todos los usuarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de las esferas de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar el Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada, suscrita por las partes con fecha 25 de septiembre de 2020, y realizar las adecuaciones correspondientes que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

**RESUELVO:**

**APRUÉBASE** el Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada, suscrita entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Redbus Urbano S.A., el 25 de septiembre de 2020, que se transcribe íntegramente a continuación:

**"ACTA DE ACUERDO Y CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA**

**ENTRE**

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

**Y**

**REDBUS URBANO S.A.**



=====  
TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80869/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General  
=====



## UNIDAD DE NEGOCIO N° 6

En Santiago de Chile, a 25 de septiembre de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniera civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el "**Ministerio**" o "**MTT**" indistintamente, por una parte y por la otra, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 6, Redbus Urbano S.A., R.U.T. N° 99.577.050-4, representada por don Hernán Berríos Gómez, cédula nacional de identidad N° 14.306.720-3, ambos domiciliados en Avda. El Salto N° 4651, comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el "**Prestador de Servicios**" o simplemente "**el Prestador**"; se ha convenido lo siguiente:

### Cláusula I ANTECEDENTES

- 1.1 Que, con fecha 1° de junio de 2015, de conformidad a lo dispuesto en la Ley 18.696 y en el artículo 1° bis del Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la empresa Redbus Urbano S.A. asumió la calidad de Prestador de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°6, del Sistema de Transporte Público de Santiago, bajo el régimen de Condiciones Específicas de Operación, todo ello en virtud de las Resoluciones Exentas N° 1218 y N° 1249, ambas del 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, posteriormente modificadas mediante Resoluciones Exentas N° 2908, de 2015 y N° 3230, de 2016, renovadas por la Resolución Exenta N° 3257, de 2016 y Resolución Exenta N° 1742, de 2018, modificadas por Resolución Exenta N° 151, de 2019, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y posteriormente modificadas por Resolución N° 45, de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; renovadas por Resolución N° 56, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y modificadas por la Resolución N° 66, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y Resolución N° 14, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda.
- 1.2 Que, las Condiciones Específicas de Operación vigentes contemplan en su Sección 7.5 las denominadas "Instancias de Revisión de las Condiciones Económicas", las que tienen por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el Precio por Pasajero Transportado (PPT). El resultado de dicho análisis puede derivar en aumento, disminución o mantención del PPT. Al efecto, en la Resolución N° 56, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que renovó y modificó las Condiciones de Operación, se estableció que habría lugar a una instancia de revisión programada en el mes de junio de 2020, y que sólo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada se encuentran detallados en la sección 7.5.1, en tanto el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la sección 7.5.3.
- 1.3 Que, de conformidad a lo dispuesto en la referida sección 7.5.3, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 6, Redbus Urbano S.A, solicitó a través de Carta Ger. Gen. N°063/2020, de 1° de abril de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió como el factor que a su juicio ameritaba una revisión de las condiciones contractuales la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK).



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

- 1.4** Que, con fecha 7 de mayo de 2020, mediante Oficio N°1509/2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida en los términos solicitados por ésta y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1° de junio de 2020. Adicionalmente y, de acuerdo a lo previsto en las Condiciones Específicas de Operación vigentes, en el citado Oficio se indicó que a más tardar el día 25 de mayo de 2020, debía remitirse el pre-informe a que se refiere la sección 7.5.3.2 de las citadas Condiciones de Operación.
- 1.5** Que, mediante Carta Ger. Gen. 120/2020, de 29 de mayo de 2020, de Redbus Urbano S.A., el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe solicitado, respecto de la "Relación demanda-oferta (Razón IPK)".
- 1.6** Que, el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación vigentes y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
- 1.7** Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta de las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada.

## **Cláusula II DEFINICIONES**

Para los efectos de la presente Acta, primará el sentido o alcance de las palabras que aquí se precisan, y en su defecto, las palabras que se usan en el presente instrumento tendrán el sentido y alcance que para cada una de ellas se indican en las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°6", independientemente que su sentido sea en singular o plural, en género masculino o femenino, o en las formas y funciones gramaticales en que se han empleado para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de la presente Acta.

## **Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2020**

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente se vio afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación de las Condiciones de Operación, la que fue aprobada mediante Resolución N°66, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que incorporó la sección 7.4.3, que regula los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la sección 7.4.1, la cual excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N°227, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°6, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====



Adicionalmente, el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró que el brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19) adquirió las características de una pandemia, en atención a los alarmantes niveles de propagación de la enfermedad en el mundo y a su gravedad.

En consideración a la situación de nuestro país, mediante Decreto N° 104, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, se declaró el estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile. Seguidamente, se adoptaron cuarentenas de distintas comunas de la Región Metropolitana, el toque de queda para todo el país, y, a partir de las 22:00 horas del 15 de mayo de 2020, una cuarentena total para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo, Puente Alto, Buin, Padre Hurtado, Lampa y Colina.

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

En razón de lo expuesto, mediante las Resoluciones Exentas N° 910, N° 951, N° 994, N° 1057, N° 1208, N° 1268, N° 1411, N° 1576 y N° 1728, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se establecieron como períodos de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°6, aquellas quincenas comprendidas entre el 16 de marzo y el 31 de julio de 2020, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

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

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

### **3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)**

Las transacciones pagadas al Prestador de Servicios en las Liquidaciones N°97 a N°120, contadas desde el inicio de las Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a esta fecha) ascienden, conforme se indica en el Anexo 1, a 51.007.598 (cincuenta y un millones siete mil quinientas noventa y ocho).

Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador de Servicios durante el mismo período asciende a la cantidad de 28.274.220,55 (veintiocho millones doscientos setenta y cuatro mil doscientos veinte coma cincuenta y cinco), tal como también se detalla en el Anexo 1.

De esta forma, el IPK (IPK<sub>T</sub>) de esta revisión programada para la Unidad de Negocio N°6, truncado al segundo decimal, es 1,80 (uno coma ochenta) conforme se observa en la siguiente Tabla:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

**Tabla 1 – Cálculo del  $IPK_T$**

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 97-120) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 97-120) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) $IPK_T$
51.007.598	28.274.220,55	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 letra B.3 de la Resolución Exenta N°151, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el  $\overline{IPK}$  vigente asciende a 1,94 (uno coma noventa y cuatro).

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 2, la razón inversa del  $IPK$  truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0777 (uno coma cero siete siete siete).

**Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de  $IPK$**

$IPK_T$	$\overline{IPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
1,80	1,94	1,0777

Conforme a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del  $IPK$ . De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de  $IPK$  resultante fue de 1,0777 (uno coma cero siete siete siete), el  $PPT_0$  debe ajustarse, al alza, en un 7,77% (siete coma setenta y siete por ciento).

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

Las Condiciones de Operación establecen que la revisión de la Razón  $IPK$  procede sólo si en el período entre revisiones no se verifica una tendencia a la baja, y/o un aumento de la desviación estándar respecto del anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento establecidos en el Anexo 6 de las Condiciones de Operación, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el período 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), que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, que no hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. De esta forma, puede señalarse que Redbus Urbano S.A. no presenta tendencia a la baja por razones atribuibles al Prestador de Servicios, según se indica más adelante.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
 Oficio : E80869/2021  
 Fecha : 26/02/2021  
 Jorge Andres Bermudez Soto  
 Contralor General

=====

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

**Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR**

Periodo	ICF	ICR
Jun 16 – May 18	0,0145	0,0166
Jun18 – May 20	0,0042	0,0099

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

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

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara el actual período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la cláusula V del Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada aprobada por Resolución Exenta N°151, de 2019, ya citada, el índice de referencia alcanza a 12,34% (doce coma treinta y cuatro por ciento).

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

**Tabla 4 – Evasión servicios operados por Redbus Urbano S.A.**

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión <sup>1</sup>
2018-2	24751105	15,50%
2018-3	23075087	11,60%
2018-4	24730293	12,50%
2019-1	21257101	17,60%
2019-2	26086054	18,30%
2019-3	24786257	17,70%
2019-4	20218670	18,40%
2020-1	16751879	29,30%

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

<sup>1</sup> Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización, de la Subsecretaría de Transportes. No se incluye el segundo trimestre de 2020 debido a que aún no ha sido informado.

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General



**Tabla 5 – Aumento de la evasión**

Periodo	% evasión
2016 trim2 - 2018 trim1	12,34%
2018 trim2 - 2020 trim1	17,14%
Diferencia	<b>4,8%</b>

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Redbus Urbano S.A. ha registrado un aumento superior a dos puntos porcentuales. No obstante, el Prestador de Servicios ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión, lo que permite afirmar que el señalado aumento puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles a aquel.

En ese sentido, puede señalarse primeramente como causa exógena del aumento de la evasión desde el año 2019, la incorporación de los servicios antes operados por la empresa Inversiones Alsacia S.A., por la reasignación llevada a cabo por el Ministerio de dichos servicios, los cuales operaban con altos índices de evasión. Asimismo, los hechos acaecidos desde el 18 de octubre de 2019 también incidieron en las dificultades para el control eficiente de la evasión.

Complementando lo anterior, corresponde indicar las acciones realizadas por el Prestador de Servicios para el control de la evasión, las que contemplaron:

- La implementación y operación de 26 zonas pagas operadas por el Prestador de Servicios. Ello incluyó la adquisición de tres nuevos vehículos de mayor capacidad para el traslado de los implementos de funcionamiento de las zonas pagas móviles (validadores, soportes de validadores, cintas retráctiles de confinamiento).
- Mediciones de evasión mensuales por servicio.
- Aumento del horario de funcionamiento de las zonas pagas en un 133%. Se extendió su funcionamiento en forma continuada desde las 06:30 hasta las 14:30 horas en la Plaza Renca, y desde las 16:30 a las 20:30 en el resto de las zonas pagas.
- Realización de cursos de capacitación para el personal a cargo del control de la evasión. Se capacitó a 35 fiscalizadores nuevos y se volvió a capacitar a los fiscalizadores del equipo actual en sesiones de 16 horas.
- Implementación de una aplicación (app) para registrar la medición de la evasión en los servicios operados por el Prestador de Servicios, que permite realizar un seguimiento más eficiente del comportamiento de la evasión por servicio, sentido y período, para adoptar acciones de control en los servicios más críticos.
- Control de evasión a bordo en los servicios 105 y 120, con dos fiscalizadores en buses de 12 metros y tres fiscalizadores en los buses articulados estándar RED.

Por tanto, a juicio del Ministerio, el aumento de la evasión por sobre los dos puntos porcentuales no puede explicarse única y razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

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

### 3.2 Resultado del proceso de revisión programada 2020

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2020 determina el siguiente aumento de PPT<sub>0</sub>:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT <sub>0</sub> (pesos chilenos)
Relación Demanda - Oferta (Razón IPK)	\$42,20
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.	-----
<b>Total pesos de PPT<sub>0</sub></b>	<b>\$42,20</b>

#### Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2020, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°6", de las Condiciones de Operación, actualmente vigentes, por el siguiente:

#### "FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N° 6

##### A. Servicios a Operar

Zona B, Zona C y servicios 105, 116, 120, 410, 410e y 410y.

##### B. Parámetros

**B.1** PPT<sub>0</sub> = \$ 585,40 (quinientos ochenta y cinco coma cuarenta pesos).

**B.2** Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 3,4%

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

**B.4**  $\alpha = 0,03$

**B.5**  $\beta_1 = 0,35$

=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====



$$\beta_2 = 0,65$$

**B.6** Reserva inicial de afectación = 1.588.455 Plazas-km

**B.7** Flota contratada: 730 buses de Flota Operativa Base y 52 buses de Flota de Reserva. En caso de siniestros no atribuibles al operador, que deriven en pérdida total de algún bus, la Flota de Reserva podrá disminuirse en igual número de buses, previa solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio. En todo caso, deberán observarse los límites de flota de reserva establecidos en el apartado C.1 del Anexo 4 de las Condiciones de Operación.

### **C. Programa de Operación**

**C.1** Se contempla el uso de la Estación de Intercambio Modal Vespucio Norte y la Estación de Intercambio Modal Los Libertadores (cuando inicie su operación), ambas operadas por Metro S.A., según lo disponga el programa de operación vigente.

**C.2** En relación al Programa de Operación del primer semestre del año 2020, incluidas las temporadas estivales 2 y 3, se procederá según lo dispuesto en el literal E del Anexo 3 de las Condiciones de Operación, considerando plazos especiales en atención a la oportunidad del referido proceso.

Para los periodos siguientes, y hasta la fecha de término del régimen de Condiciones de Operación, se aplicarán a este respecto las fechas de presentación, elaboración y sanción de los Programas de Operación establecidos en las Condiciones de Operación y en los restantes instrumentos de regulación del Sistema de Transporte Público de Santiago.

**C.3** El Ministerio ha dispuesto la entrega en comodato al operador de los terminales Santa Margarita y Condell, ubicados en las comunas de San Bernardo y Renca respectivamente, necesarios para cumplir con los programas de operación.

**C.4** Los servicios prestados bajo el régimen de Condiciones de Operación podrán ser reducidos total o parcialmente por el Ministerio, por motivos fundados, lo que se informará al Prestador de Servicios con al menos 45 días de anticipación.

### **D. Índices de referencia**

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes (valores publicados en julio de 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 sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación, a partir del día 1° de junio de 2020, 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 la presente Acta de acuerdo y cierre.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

## **Cláusula V CONSTANCIAS**

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

**a)**  $PPT_0 = \$ 585,40$  (quinientos ochenta y cinco coma cuarenta pesos), o aquel que esté vigente a la época de dicha revisión.

**b)**  $\overline{IPK} : 1,80$  (uno coma ochenta).

**c)** Evasión: 17,14% (diecisiete coma catorce por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

**5.2** El Prestador de Servicios ha celebrado desde el año 2019 un conjunto de contratos de arrendamiento con opción de compra con distintas empresas, con el fin de proveerse de los vehículos necesarios para prestar servicios de transporte público de pasajeros en el Sistema de Transporte Público de Santiago. Mediante el presente instrumento, el Prestador de Servicios manifiesta su voluntad de ceder la posición contractual que ocupa en estos contratos de provisión, en favor de la o las personas que el Ministerio designe como cesionario(s); y, se compromete desde ya a no ejercer anticipadamente la opción de compra estipulada en dichos contratos y a realizar todas las gestiones que sean necesarias y conducentes a materializar dichas cesiones, de manera pura y simple. Adicionalmente, se compromete a permitir el ingreso del personal que designe el Ministerio a sus instalaciones, con el fin de verificar que los buses objeto de los contratos de provisión se encuentren en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso, considerando que estos bienes son esenciales para la continuidad del servicio de transporte urbano de pasajeros mediante buses en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

## **Cláusula VI VARIOS**

**6.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes de las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°6", cuyo texto fue fijado en virtud de Resoluciones Exentas N° 1218 y N° 1249, ambas del 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones.

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

**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 Prestador de Servicios atender los servicios

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80869/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



comprometidos, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago, sin menoscabo económico o patrimonial alguno para el Prestador.

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

**6.4** El presente instrumento se otorga en tres ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Prestador, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.

**6.5** Personerías: La personería de don Hernán Berríos Gómez para actuar en representación de Redbus Urbano S.A., consta, en escritura pública de fecha 12 de abril de 2018, otorgada en la Notaría de Santiago de doña Nancy de la Fuente H., Notario Público de la Trigésima Séptima Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en el Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

#### ANEXO 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio de las CO	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-jun-19	289	97	4.117.108	2.124.363	0,995151924	2.114.064
10-jul-19	290	98	3.897.433	2.082.304	0,984511979	2.050.054
25-jul-19	291	99	4.085.650	2.149.550	0,984628331	2.116.508
10-ago-19	292	100	3.958.797	2.257.535	0,986566983	2.227.209
25-ago-19	293	101	4.094.906	2.102.662	0,982887113	2.066.679
10-sept-19	294	102	4.436.203	2.272.702	0,978979039	2.224.928
25-sept-19	295	103	4.070.775	2.091.248	0,978870615	2.047.062
10-oct-19	296	104	3.279.019	1.960.912	0,987106523	1.935.629
25-oct-19	297	105	4.271.693	2.156.062	0,980364257	2.113.726
10-nov-19	298	106	0	2.267.062	0,973844386	0
25-nov-19	299	107	0	2.081.293	Excluido	0
10-dic-19	300	108	0	2.122.593	Excluido	0
25-dic-19	301	109	0	2.101.556	Excluido	0
10-ene-20	302	110	0	2.226.105	0,939428179	0
25-ene-20	303	111	2.980.443	1.909.433	0,992693006	1.895.481
10-feb-20	304	112	3.309.462	2.026.389	0,995355105	2.016.976
25-feb-20	305	113	2.687.458	1.788.636	0,993960724	1.777.834
10-mar-20	306	114	2.597.551	1.673.995	0,995839716	1.667.031
25-mar-20	307	115	3.221.100	2.078.980	0,972130815	2.021.041
10-abr-20	308	116	0	1.811.456	0,989441300	0
25-abr-20	309	117	0	1.532.948	0,993656914	0
10-may-20	310	118	0	1.594.537	0,986740864	0
25-may-20	311	119	0	1.532.624	0,987511502	0
10-jun-20	312	120	0	1.535.898	0,989608977	0
			51.007.598			28.274.220,55

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80869/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



FDO. Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Hernán Berríos Gómez, Redbus Urbano S.A.

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



*Gloria Hutt*

**GLORIA HUTT HESSE**  
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



*Ignacio Briones Rojas*

**IGNACIO BRIONES ROJAS**  
Ministro de Hacienda



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====



oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada se encuentran detallados en la sección 7.5.1, en tanto el procedimiento para llevarlas a cabo se encuentra especificado en la sección 7.5.3.

- 1.3 Que, de conformidad a lo dispuesto en la referida sección 7.5.3, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 6, Redbus Urbano S.A, solicitó a través de Carta Ger. Gen. N°063/2020, de 1° de abril de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió como el factor que a su juicio ameritaba una revisión de las condiciones contractuales la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK).
- 1.4 Que, con fecha 7 de mayo de 2020, mediante Oficio N°1509/2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida en los términos solicitados por ésta y que la fecha de inicio de la citada revisión sería el día 1° de junio de 2020. Adicionalmente y, de acuerdo a lo previsto en las Condiciones Específicas de Operación vigentes, en el citado Oficio se indicó que a más tardar el día 25 de mayo de 2020, debía remitirse el pre-informe a que se refiere la sección 7.5.3.2 de las citadas Condiciones de Operación.
- 1.5 Que, mediante Carta Ger. Gen. 120/2020, de 29 de mayo de 2020, de Redbus Urbano S.A., el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe solicitado, respecto de la "Relación demanda-oferta (Razón IPK)".
- 1.6 Que, el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación vigentes y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
- 1.7 Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta de las nuevas variables de negocio acordadas en el proceso de revisión programada.

## **Cláusula II DEFINICIONES**

Para los efectos de la presente Acta, primará el sentido o alcance de las palabras que aquí se precisan, y en su defecto, las palabras que se usan en el presente instrumento tendrán el sentido y alcance que para cada una de ellas se indican en las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°6", independientemente que su sentido sea en singular o plural, en género masculino o femenino, o en las formas y funciones gramaticales en que se han empleado para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de la presente Acta.

## **Cláusula III RESULTADO DEL PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA 2020**

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, afectaron el desarrollo normal de las actividades de



Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente se vio afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación de las Condiciones de Operación, la que fue aprobada mediante Resolución N°66, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que incorporó la sección 7.4.3, que regula los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la sección 7.4.1, la cual excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N°227, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°6, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

Adicionalmente, el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró que el brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19) adquirió las características de una pandemia, en atención a los alarmantes niveles de propagación de la enfermedad en el mundo y a su gravedad.

En consideración a la situación de nuestro país, mediante Decreto N° 104, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, se declaró el estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile. Seguidamente, se adoptaron cuarentenas de distintas comunas de la Región Metropolitana, el toque de queda para todo el país, y, a partir de las 22:00 horas del 15 de mayo de 2020, una cuarentena total para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo, Puente Alto, Buín, Padre Hurtado, Lampa y Colina.

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

En razón de lo expuesto, mediante las Resoluciones Exentas N° 910, N° 951, N° 994, N° 1057, N° 1208, N° 1268, N° 1411, N° 1576 y N° 1728, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se establecieron como períodos de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N°6, aquellas quincenas comprendidas entre el 16 de marzo y el 31 de julio de 2020, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto económico significativo, por lo que no fue posible contar con todos los recursos necesarios para analizar adecuadamente el



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio: E80869/2021

Fecha: 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

cumplimiento de las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1, por lo que se realizaron los análisis correspondientes en base a la información disponible.

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

### 3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)

Las transacciones pagadas al Prestador de Servicios en las Liquidaciones N°97 a N°120, contadas desde el inicio de las Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a esta fecha) ascienden, conforme se indica en el Anexo 1, a 51.007.598 (cincuenta y un millones siete mil quinientas noventa y ocho).

Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador de Servicios durante el mismo período asciende a la cantidad de 28.274.220,55 (veintiocho millones doscientos setenta y cuatro mil doscientos veinte coma cincuenta 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°6, 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. 97-120) <i>Trx</i>	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 97-120) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B)  $IPK_T$
51.007.598	28.274.220,55	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 letra B.3 de la Resolución Exenta N°151, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el  $\overline{IPK}$  vigente asciende a 1,94 (uno coma noventa y cuatro).

De esta forma y tal como se observa en la Tabla 2, la razón inversa del IPK truncada a 4 decimales para el período comprendido en la revisión es de 1,0777 (uno coma cero siete siete siete).



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

**Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK**

$IPK_T$	$\overline{IPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
1,80	1,94	1,0777

Conforme a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,0777 (uno coma cero siete siete siete), el PPT<sub>0</sub> debe ajustarse, al alza, en un 7,77% (siete coma setenta y siete por ciento).

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

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

En relación a lo anterior, se analizaron los resultados de los indicadores de cumplimiento ICR e ICF durante el periodo de revisión. Para esto, se aplicó un método estadístico de regresión lineal para determinar con robustez (significancia estadística) si las tendencias que muestran los indicadores antes señalados son estables o decrecientes. De conformidad al desarrollo presentado en el Informe de Revisión Programada preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se concluyó que, con 97,5% de confianza (en términos estadísticos), que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, que no hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. De esta forma, puede señalarse que Redbus Urbano S.A. no presenta tendencia a la baja por razones atribuibles al Prestador de Servicios, según se indica más adelante.

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

**Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR**

Periodo	ICF	ICR
Jun 16 – May 18	0,0145	0,0166
Jun18 – May 20	0,0042	0,0099

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



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

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

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara el actual período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la cláusula V del Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada aprobada por Resolución Exenta N°151, de 2019, ya citada, el índice de referencia alcanza a 12,34% (doce coma treinta y cuatro por ciento).

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

**Tabla 4 – Evasión servicios operados por Redbus Urbano S.A.**

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión <sup>1</sup>
2018-2	24751105	15,50%
2018-3	23075087	11,60%
2018-4	24730293	12,50%
2019-1	21257101	17,60%
2019-2	26086054	18,30%
2019-3	24786257	17,70%
2019-4	20218670	18,40%
2020-1	16751879	29,30%

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

<sup>1</sup> Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes. No se incluye el segundo trimestre de 2020 debido a que aún no ha sido informado.



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio: E80869/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

**Tabla 5 – Aumento de la evasión**

Periodo	% evasión
2016 trim2 - 2018 trim1	12,34%
2018 trim2 - 2020 trim1	17,14%
Diferencia	<b>4,8%</b>

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Redbus Urbano S.A. ha registrado un aumento superior a dos puntos porcentuales. No obstante, el Prestador de Servicios ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión, lo que permite afirmar que el señalado aumento puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles a aquel.

En ese sentido, puede señalarse primeramente como causa exógena del aumento de la evasión desde el año 2019, la incorporación de los servicios antes operados por la empresa Inversiones Alsacia S.A., por la reasignación llevada a cabo por el Ministerio de dichos servicios, los cuales operaban con altos índices de evasión. Asimismo, los hechos acaecidos desde el 18 de octubre de 2019 también incidieron en las dificultades para el control eficiente de la evasión.

Complementando lo anterior, corresponde indicar las acciones realizadas por el Prestador de Servicios para el control de la evasión, las que contemplaron:

- La implementación y operación de 26 zonas pagas operadas por el Prestador de Servicios. Ello incluyó la adquisición de tres nuevos vehículos de mayor capacidad para el traslado de los implementos de funcionamiento de las zonas pagas móviles (validadores, soportes de validadores, cintas retráctiles de confinamiento).
- Mediciones de evasión mensuales por servicio.
- Aumento del horario de funcionamiento de las zonas pagas en un 133%. Se extendió su funcionamiento en forma continuada desde las 06:30 hasta las 14:30 horas en la Plaza Renca, y desde las 16:30 a las 20:30 en el resto de las zonas pagas.
- Realización de cursos de capacitación para el personal a cargo del control de la evasión. Se capacitó a 35 fiscalizadores nuevos y se volvió a capacitar a los fiscalizadores del equipo actual en sesiones de 16 horas.
- Implementación de una aplicación (app) para registrar la medición de la evasión en los servicios operados por el Prestador de Servicios, que permite realizar un seguimiento más eficiente del comportamiento de la evasión por servicio, sentido y período, para adoptar acciones de control en los servicios más críticos.
- Control de evasión a bordo en los servicios 105 y 120, con dos fiscalizadores en buses de 12 metros y tres fiscalizadores en los buses articulados estándar RED.

Por tanto, a juicio del Ministerio, el aumento de la evasión por sobre los dos puntos porcentuales no puede explicarse única y razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

De conformidad con lo señalado anteriormente, el Ministerio consideró, en este proceso de revisión programada, que se **TOMADO RAZÓN CON ALCANCE** en las condiciones establecidas en la sección  
Oficio : E80869/2021



Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, por lo que procede la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la Razón IPK.

### 3.2 Resultado del proceso de revisión programada 2020

De esta manera, el resultado del proceso de revisión programada 2020 determina el siguiente aumento de PPT<sub>0</sub>:

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT <sub>0</sub> (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$42,20
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.	-----
<b>Total pesos de PPT<sub>0</sub></b>	<b>\$42,20</b>

### Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2020, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°6", de las Condiciones de Operación, actualmente vigentes, por el siguiente:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
 Oficio : E80869/2021  
 Fecha : 26/02/2021  
 Jorge Andres Bermudez Soto  
 Contralor General

=====

**"FICHA TÉCNICA  
UNIDAD DE NEGOCIO N° 6**

**A. Servicios a Operar**

Zona B, Zona C y servicios 105, 116, 120, 410, 410e y 410y.

**B. Parámetros**

- B.1**  $PPT_0 = \$ 585,40$  (quinientos ochenta y cinco coma cuarenta pesos).
- B.2** Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio) = 3,4%
- B.3**  $\overline{IPK} = 1,80$  (uno coma ochenta).
- B.4**  $\alpha = 0,03$
- B.5**  $\beta_1 = 0,35$   
 $\beta_2 = 0,65$
- B.6** Reserva inicial de afectación = 1.588.455 Plazas-km
- B.7** Flota contratada: 730 buses de Flota Operativa Base y 52 buses de Flota de Reserva. En caso de siniestros no atribuibles al operador, que deriven en pérdida total de algún bus, la Flota de Reserva podrá disminuirse en igual número de buses, previa solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio. En todo caso, deberán observarse los límites de flota de reserva establecidos en el apartado C.1 del Anexo 4 de las Condiciones de Operación.

**C. Programa de Operación**

**C.1** Se contempla el uso de la Estación de Intercambio Modal Vespucio Norte y la Estación de Intercambio Modal Los Libertadores (cuando inicie su operación), ambas operadas por Metro S.A., según lo disponga el programa de operación vigente.

**C.2** En relación al Programa de Operación del primer semestre del año 2020, incluidas las temporadas estivales 2 y 3, se procederá según lo dispuesto en el literal E del Anexo 3 de las Condiciones de Operación, considerando plazos especiales en atención a la oportunidad del referido proceso.

Para los periodos siguientes, y hasta la fecha de término del régimen de Condiciones de Operación, se aplicarán a este respecto las fechas de presentación, elaboración y sanción de los Programas de Operación establecidos en las Condiciones de Operación y en los restantes instrumentos de regulación del Sistema de Transporte Público de Santiago.

**C.3** El Ministerio ha dispuesto la entrega en comodato al operador de los terminales Santa Margarita y Condell, ubicados en las comunas de San Bernardo y Renca respectivamente, necesarios para cumplir con los programas de operación.

**C.4** Los servicios prestados bajo el régimen de Condiciones de Operación podrán ser reducidos total o parcialmente por el Ministerio, por motivos fundados, lo que se informará al Prestador de Servicios con al menos 45 días de anticipación.

**D. Índices de referencia**

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes (valores publicados en julio de 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 Petróleo Diesel (Diesel) = 117,39



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio: E80869/2021

Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

- 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 sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación, a partir del día 1° de junio de 2020, 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 la presente Acta de acuerdo y cierre.

## **Cláusula V    CONSTANCIAS**

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

**a)**  $PPT_0 = \$ 585,40$  (quinientos ochenta y cinco coma cuarenta pesos), o aquel que esté vigente a la época de dicha revisión.

**b)**  $\overline{IPK} : 1,80$  (uno coma ochenta).

**c)** Evasión: 17,14% (diecisiete coma catorce por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

**5.2** El Prestador de Servicios ha celebrado desde el año 2019 un conjunto de contratos de arrendamiento con opción de compra con distintas empresas, con el fin de proveerse de los vehículos necesarios para prestar servicios de transporte público de pasajeros en el Sistema de Transporte Público de Santiago. Mediante el presente instrumento, el Prestador de Servicios manifiesta su voluntad de ceder la posición contractual que ocupa en estos contratos de provisión, en favor de la o las personas que el Ministerio designe como cesionario(s); y, se compromete desde ya a no ejercer anticipadamente la opción de compra estipulada en dichos contratos y a realizar todas las gestiones que sean necesarias y conducentes a materializar dichas cesiones, de manera pura y simple. Adicionalmente, se compromete a permitir el ingreso del personal que designe el Ministerio a sus instalaciones, con el fin de verificar que los buses objeto de los contratos de provisión se encuentren en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso, considerando que estos bienes son esenciales para la continuidad del servicio de transporte urbano de pasajeros mediante buses en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE  
Oficio : E80869/2021  
Fecha : 26/02/2021  
Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

## Cláusula VI VARIOS

- 6.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las estipulaciones pertinentes de las "Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses - Unidad de Negocio N°6", cuyo texto fue fijado en virtud de Resoluciones Exentas N° 1218 y N° 1249, ambas del 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones.
- 6.2** Al Prestador de Servicios le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías y, en general, cualquier otra normativa que resulte aplicable.
- 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 Prestador de Servicios atender los servicios comprometidos, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago, sin menoscabo económico o patrimonial alguno para el Prestador.

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

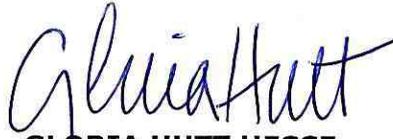
- 6.4** El presente instrumento se otorga en tres ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Prestador, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.
- 6.5** Personerías: La personería de don Hernán Berríos Gómez para actuar en representación de Redbus S.A. TOMADO RAZÓN CON ALCANCE consta en escritura pública de fecha 12 de abril de 2018, otorgada en la Secretaría de Santiago de doña Nancy de la Fuente



Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General

=====

H., Notario Público de la Trigésima Séptima Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en el Decreto Supremo N°413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.



**GLORIA HUTT HESSE**  
**Ministra de Transportes y Telecomunicaciones**



**HERNÁN BERRÍOS GÓMEZ**  
**Redbus Urbano S.A.**



=====

**TOMADO RAZÓN CON ALCANCE**

Oficio : E80869/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

**ANEXO 1**

<b>FECHA LIQ</b>	<b>N° LIQ MTT</b>	<b>N° LIQ contada desde inicio de las CO</b>	<b>Trx CDP</b>	<b>km t</b>	<b>ICT</b>	<b>kms * ICT</b>
25-jun-19	289	97	4.117.108	2.124.363	0,995151924	2.114.064
10-jul-19	290	98	3.897.433	2.082.304	0,984511979	2.050.054
25-jul-19	291	99	4.085.650	2.149.550	0,984628331	2.116.508
10-ago-19	292	100	3.958.797	2.257.535	0,986566983	2.227.209
25-ago-19	293	101	4.094.906	2.102.662	0,982887113	2.066.679
10-sept-19	294	102	4.436.203	2.272.702	0,978979039	2.224.928
25-sept-19	295	103	4.070.775	2.091.248	0,978870615	2.047.062
10-oct-19	296	104	3.279.019	1.960.912	0,987106523	1.935.629
25-oct-19	297	105	4.271.693	2.156.062	0,980364257	2.113.726
10-nov-19	298	106	0	2.267.062	0,973844386	0
25-nov-19	299	107	0	2.081.293	Excluido	0
10-dic-19	300	108	0	2.122.593	Excluido	0
25-dic-19	301	109	0	2.101.556	Excluido	0
10-ene-20	302	110	0	2.226.105	0,939428179	0
25-ene-20	303	111	2.980.443	1.909.433	0,992693006	1.895.481
10-feb-20	304	112	3.309.462	2.026.389	0,995355105	2.016.976
25-feb-20	305	113	2.687.458	1.788.636	0,993960724	1.777.834
10-mar-20	306	114	2.597.551	1.673.995	0,995839716	1.667.031
25-mar-20	307	115	3.221.100	2.078.980	0,972130815	2.021.041
10-abr-20	308	116	0	1.811.456	0,989441300	0
25-abr-20	309	117	0	1.532.948	0,993656914	0
10-may-20	310	118	0	1.594.537	0,986740864	0
25-may-20	311	119	0	1.532.624	0,987511502	0
10-jun-20	312	120	0	1.535.898	0,989608977	0
			51.007.598			28.274.220,55



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80869/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

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

CURSA CON ALCANCES LAS  
RESOLUCIONES N<sup>OS</sup> 35, 36, 38, 39,  
41 Y 42, TODAS DE 2020, DEL  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y  
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

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

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

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA  
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
PRESENTE



OFICIO DE ALCANCE

Oficio : E80865/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto  
Contralor General