

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

110

DECRETO AFECTO N°**Santiago, 14 NOV 2023**

APRUEBA MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE ADSCRIPCIÓN AL SERVICIO DE OPERACIÓN DE BUSES ELÉCTRICOS Y OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO EN PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA COMUNA DE ANTOFAGASTA, APROBADO MEDIANTE EL DECRETO EXENTO N° 2615, DE 19 DE JULIO 2022, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343 de 1953; el Decreto con Fuerza de Ley N° 279 de 1960; el Decreto Ley N° 557 de 1974; en la Ley N° 18.696; en la Ley N° 19.040; en la Ley N° 18.059; en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378; la Ley N° 21.516, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2023; en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Exentas N° 335 de 2017 y N° 2876 de 2018, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Afectas N° 45, de 2020, y N° 20 de 2022, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto Exento N° 2615, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 7 de 2019, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1° Que, es una directriz esencial de las actuales políticas públicas que orientan el transporte público de pasajeros, no sólo al aseguramiento de la prestación de servicios, sino también que este tenga estándares de calidad, eficiencia y seguridad que permitan una mejoría progresiva de la experiencia de viaje de los usuarios del transporte público a lo largo de todo Chile.

Lo anterior ha sido recogido en el Mensaje Presidencial que ingresó el Proyecto de Ley que dio origen a la Ley N° 20.378, al señalar que "El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional".



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

2° Que, el organismo llamado a resolver la temática que envuelve al transporte público, es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que analizando los servicios de transporte público remunerado de pasajeros que se prestan en el área regulada, y examinados los efectos que ha producido la ejecución de los recursos que otorgó al Transporte la Ley N° 20.378, ha buscado estrategias y herramientas que permitan otorgar a los usuarios, la prestación de un servicio más eficiente, y que permitan un mejor uso de los recursos que ha dispuesto la antedicha Ley.

3° Que, entre las herramientas específicas que el ordenamiento jurídico contempla, y que permiten que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda alcanzar la meta de ordenar y regular los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, se encuentra el establecimiento del Perímetro de Exclusión, que consagra el artículo 3° de la Ley N° 18.696, el cual consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

4° Que, el transporte público mayor en regiones presenta una brecha significativa en cuanto al estándar de prestación de servicios respecto a la Región Metropolitana. Dicha diferencia reconoce distintas causas, tales como la mayor atomización de la oferta, antigüedad de la flota de buses existentes, regulación obsoleta de los mecanismos que norman la prestación del servicio de transporte público, precarización e informalidad de los actuales operadores de los servicios, entre otros.

5° Que, con la finalidad de superar estas brechas, la autoridad de transportes realiza esfuerzos sostenidos por implementar medidas regulatorias del transporte público a lo largo del país; es así como se implementó en la ciudad de Antofagasta las Condiciones de Operación de servicios de transportes establecidas en el año 2010, a través de la Resolución Exenta N° 3407, cuya última modificación y prórroga datan del año 2019, a través de la Resolución Exenta N° 3465 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Actualmente se encuentra vigente un perímetro de Exclusión establecido en la Resolución N° 11, de 2020 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

6° Que, por otra parte, durante el mes de mayo de 2019, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, junto con el Presidente de la República, comunicaron la decisión de implementar el proyecto denominado como "RED Regiones". A través de este proyecto se pretende incluir al sistema de transporte público regional 300 buses eléctricos, distribuidos en las diferentes regiones del país, con los cuales se busca disminuir la brecha entre los servicios existentes en la Región Metropolitana y las demás regiones; así como también introducir vehículos que se incorporen al transporte público que cuenten con un alto estándar de prestación de servicio y un bajo impacto ambiental que mejoren la experiencia de viaje de los usuarios y, en definitiva, la calidad de vida de los habitantes en regiones.

7° Que, en este contexto, mediante Resolución Afecta N° 45, de 13 de noviembre de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se establece perímetro de exclusión de la Ley N° 18.696, para la operación de buses eléctricos en la comuna de Antofagasta, determina área geográfica de aplicación del



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

mismo, aprueba condiciones de operación, aprueba Bases Administrativas de concurso y hace llamado al mismo.

8° Que, seguidamente, a través de Resolución Afecta N° 20, de 12 de mayo de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se declararon inadmisibles las ofertas que indica y se adjudicó el concurso para prestar servicios de transporte público de pasajeros con Buses Eléctricos en el Perímetro de Exclusión Eléctrico de la comuna de Antofagasta a la Empresa Green Energy Transport Latin American SpA.

9° Que, mediante Decreto Exento N° 2615, de 19 de julio de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se aprobó el contrato de adscripción al Perímetro de Exclusión para prestar servicios de transporte público de pasajeros con Buses Eléctricos en el Perímetro de Exclusión Eléctrico de la comuna de Antofagasta; suscrito con fecha con fecha 1 de julio de 2022, con la Empresa Green Energy Transport Latin American SpA., en el que se acordó por parte del Ministerio, un pago de subsidio mensual, ascendente a la suma de \$143.131.746.-

10° Que, mediante Minuta de fecha 19 de octubre de 2023, que establece las razones por la cual la empresa Green Energy Transport Latin American SpA solicita el ajuste del monto de subsidio en conformidad a los costos reales del contrato. En relación a esto, se indica lo siguiente:

"(...)

1. Antecedentes:

Mediante Resolución Afecta N° 45, de 13 de noviembre de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "las Bases del Concurso", se estableció un perímetro de exclusión del artículo 3° de la Ley N° 18.696, para la operación de buses eléctricos en la comuna de Antofagasta, se determinó un área geográfica de aplicación del mismo, se aprueban condiciones de operación y bases administrativas del concurso y se hace llamado al mismo; tomada de razón con fecha 10 de junio de 2021.

Seguidamente, por Resolución Afecta N° 44 de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se declararon inadmisibles las ofertas presentadas por las empresas Tandem S.A., STP Antofagasta SpA, Ascendal Antofagasta SpA, Green Energy Transport Latin American SpA y Transportes Safar SpA, en el concurso llamado para asignar la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros con buses de propulsión 100% eléctrica en el área geográfica correspondiente al Perímetro de Exclusión Eléctrico de la ciudad de Antofagasta; adjudicándose dicho concurso a la oferta presentada por la empresa Inversiones Río Bósforo SpA. Dicho acto administrativo fue representado por la Contraloría General de la Republica, por no considerar a uno de los oferentes en la etapa de evaluación.

En este contexto, y habiéndose revocado la referida Resolución N° 44, mediante la Resolución Exenta 141, de 2022, retrotrayendo el proceso concursal en referencia al estado de evaluación de las ofertas, a través de la Resolución Afecta N° 20, de 12 de mayo de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, totalmente tramitada con fecha 2 de junio de 2022, se adjudicó el proceso concursal en referencia a la empresa Green Energy Transport Latin American SpA, cuyo subsidio corresponde a:

Tabla 1: Distribución de subsidio



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Oferta Económica
Subsidio Fijo: \$71.565.873.-
Subsidio Variable: \$71.565.873.-
Monto Mensual Subsidio: \$143.131.746.-



Como resultado de la adjudicación antes señalada, con fecha 01 de julio de 2022, este Ministerio y Green Energy Transport Latin American SpA, suscribieron el correspondiente "Contrato de adscripción al servicio de operación de buses eléctricos y otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión de la comuna de Antofagasta", aprobado mediante el Decreto Exento N° 2615, de 19 de julio 2022, de este Ministerio.

Cabe precisar, que en base a la representación de la citada Resolución N° 44, de 2021, de la Contraloría General de la República y la posterior revocación de la misma, se debió retrotraer el proceso concursal en referencia al estado de evaluación de las ofertas, a efectos de proceder a su total tramitación, y de dicha manera atender a las necesidades públicas que se busca satisfacer con la ejecución del servicio a que se refiere dicha licitación.

Atendido lo expuesto, la Comisión de Apertura y Evaluación de Ofertas del Concurso, procedió a evaluar nuevamente las ofertas, según Acta de Evaluación de fecha 11 de enero de 2022; adjudicándose el proceso concursal – tal como ya se indicó- a la oferta presentada por Green Energy Transport Latin American SpA.

En este contexto, el período transcurrido entre la presentación de las ofertas y la suscripción del contrato correspondiente, en situación normal según el cronograma definido en el punto 1.8 de las Bases Administrativas este tiempo es de 115 días hábiles (entre el 23 agosto 2021 y el 04 de febrero de 2022), sin embargo se extendió más allá de los tiempos usualmente requeridos; concretamente entre el día 23 de agosto de 2021 y el día 19 de julio de 2022, siendo un total de 330 días lo que equivale a 10 meses y 25 días.

Ahora bien, el contrato de adscripción aprobado mediante el Decreto Exento N°2615 de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dispone en su cláusula Quinta "Modificación del Contrato", que "El contrato podrá modificarse, según sea necesario en conformidad a las disposiciones que establece el Perímetro de Exclusión y en las demás condiciones y requisitos que establece la regulación aplicable. Las modificaciones señaladas serán aprobadas mediante acto administrativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual surtirá sus efectos a su total tramitación".



Bajo este marco normativo, y conforme a lo indicado en la Resolución N° 45 de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, específicamente en sus "Condiciones de Operación, Requisitos, Otras exigencias del perímetro de exclusión para la operación de buses eléctricos en la comuna de Antofagasta", en el punto 2.2.2, Derechos, numeral 1) , que establece dentro de los derechos del operador "La explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro del Área Regulada, de acuerdo a las condiciones establecidas en la regulación del Perímetro de Exclusión Eléctrico" se expondrán a continuación, las razones por las cuales la empresa Green Energy





TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Transport Latin American SpA requiere una modificación del contrato por el monto de subsidio ofertado.

Reemplazo del inmueble contemplado en las Bases de Licitación

En las bases del concurso en el punto 4.1 del Anexo N°7 "Identificación del Terreno" se identifica un inmueble fiscal designado como terreno, destinado a concederse mediante concesión de uso a título oneroso para la construcción del Centro de Carga requerido para la ejecución del Proyecto. Este inmueble fiscal se encuentra ubicado en la manzana conformada por las vías: Av. Abracita por el norte, Pirita por el oriente, 2-B por el sur y Av. Héroes de la Concepción. Este terreno es propiedad del Ministerio de Bienes Nacionales y cuenta con la aprobación del Plano de Detalle por parte de la I. Municipalidad de Antofagasta, conforme al Decreto N°838/2021 de 13 de julio de 2021.

Sin embargo, a pesar de lo anterior, y como resultado de aclaraciones proporcionadas por la I. Municipalidad de Antofagasta con posterioridad a la adjudicación de la licitación, se determinó que la normativa de uso de suelo del terreno en cuestión, no sería aplicable para la construcción y operación del centro de carga requerido, por lo cual fue necesario considerar un cambio en el inmueble fiscal inicialmente especificado en las bases de licitación.

En virtud de lo anterior, la empresa Green Energy Transport Latin American SpA expresó que contaba con la posibilidad de disponibilizar un terreno para la construcción del Centro de Carga, para así continuar con la adjudicación correspondiente, y llevar a cabo la operación del Servicio de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante buses eléctricos dentro del perímetro de exclusión eléctrico de la comuna de Antofagasta.

Esta situación originó un aumento de costos y un retraso en la ejecución de las obras cruciales para la prestación del servicio mencionado, y consecuentemente, un desequilibrio financiero entre el momento de las propuestas y la formalización del contrato correspondiente.

En este contexto, la estructura de costos de la empresa adjudicada, Green Energy Transport Latin American SpA, se vio fuertemente impactada. Esto se atribuye al retraso ocasionado por la búsqueda de una nueva ubicación y los gastos asociados a la adquisición de un nuevo terreno, incluyendo los costos de arrendamiento. En las bases originales de la licitación, se estableció bajo la figura de concesión de uso oneroso un costo anual de UF 2.164 por un terreno de 9.272 m², equivalente a un valor de UF \$0,019 por metro cuadrado mensual. No obstante, el terreno arrendado posteriormente por Green Energy Transport Latin American SpA, con una extensión de 5.600 metros cuadrados, conllevó un costo mensual de UF 148,66 y un valor de UF \$0,027 por metro cuadrado. Además, la empresa adjudicataria tuvo que incurrir en un costo adicional por el mismo valor para arrendar 5.000 metros cuadrados adicionales, con el propósito de mantener proporcionalidad con la oferta inicial y satisfacer los requisitos de las Bases de Licitación para la implementación del proyecto. Estos factores dieron como resultado un incremento del 62% en el costo mensual del terreno en comparación con la oferta original, en la que obligatoriamente se contaba con el terreno de Bienes Nacionales.

Finalmente, cabe destacar que, independientemente de que la empresa Green Energy Transport Latin American SpA fuera el adjudicatario final, cualquier otro oferente que se hubiese adjudicado el concurso se habría visto impactada por la situación extraordinaria derivada del cambio abrupto del terreno. Esta circunstancia, imprevista e ineludible, habría ocasionado una alteración en los costos asociados a la presentación de ofertas, dado el surgimiento de un nuevo factor como la búsqueda de un terreno alternativo.





TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

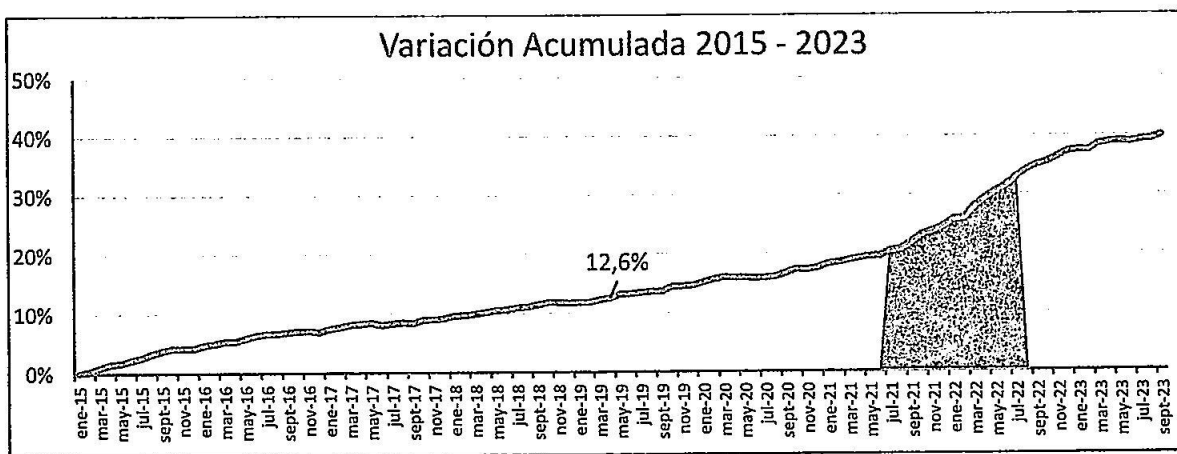
DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Aumento extraordinario de costos del servicio en referencia

A partir del mes de septiembre de 2021, ha existido un proceso inflacionario a nivel nacional e internacional que ha afectado los costos del transporte y la economía en general. El IPC ha aumentado significativamente incluyendo las fechas en las que se desarrolló el proceso concursal a la fecha, como se puede ver reflejado en los siguientes gráficos, en donde se observa que, desde enero de 2015 hasta abril 2019, se llegó a un 12,6% de variación acumulada del IPC, en comparación a casi la misma variación de un 12,7% en el periodo de 11 meses de agosto 2021 a julio 2022.

Figura N° 1: Variación IPC desde 2015 a 2023



Por otra parte, el punto 6.3 de las Condiciones de Operación, considera que la actualización del primer año será según lo indicado a continuación, "Sin perjuicio de las posibles actualizaciones dispuestas en el artículo 6° del Decreto Supremo N° 5 de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los montos de subsidio, junto a los montos adicionales o de descuento que se definan como reajustables en las respectivas bases concursales, se reajustarán el mes de enero de cada año, de acuerdo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor (IPC), en base a los índices entregados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en su página WEB www.ine.cl, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$MS_n = MS_{n-1} \times \left[1 + \left(\frac{IPC_{n-1} - IPC_{n-2}}{IPC_{n-2}} \right) \right]$$

donde:

- MS_n** El monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en las presentes Condiciones de Operación que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n.
- MS_{n-1}** El monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en las presentes Condiciones de Operación, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n-1.
- IPC_{n-1}** Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-1.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

IPC_{n-2} Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-2 (para el primer cálculo de reajuste, corresponderá al índice del mes anterior al que inició el contrato).

Con el propósito de reconocer el incremento de costos asociados a cambios en el IPC, las bases contemplan que los subsidios sean ajustados anualmente por el valor de la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC). No obstante, esto se genera tomando como base el valor del subsidio de la propuesta adjudicada y desde la total tramitación del acto que aprueba el contrato.

Considerando lo anterior, **el periodo entre la presentación de la oferta y la aprobación del contrato**, queda fuera de cualquier actualización contemplada en las bases y el contrato. Sin embargo, desde la fecha de presentación de la oferta del proponente adjudicado, ocurrida el 23 de agosto de 2021, hasta la fecha de la total tramitación del contrato de adscripción, ocurrida el 19 de julio de 2022, transcurrieron casi 11 meses. Durante este período, se registró un aumento en los costos de insumos, productos y servicios, lo cual se reflejó en un incremento del IPC. Es importante tener en cuenta que, durante el periodo mencionado, tanto a nivel nacional como internacional, se han presentado circunstancias macroeconómicas caracterizadas por una presión inflacionaria creciente, lo que ha resultado en el aumento de los costos mencionados anteriormente. Esto se muestra en la Tabla 2, la cual indica la variación acumulada del IPC desde la fecha de presentación de la oferta hasta la fecha de aprobación del contrato, donde la variación alcanza un 12,7%.

Tabla 2: Variación IPC acumulada desde el mes de presentación de oferta

Mes - Año	IPC	Variación acumulada
Agosto 2021	110,15	-
Septiembre 2021	111,45	1,2%
Octubre 2021	112,94	2,5%
Noviembre 2021	113,51	3,1%
Diciembre 2021	114,39	3,8%
Enero 2022	115,77	5,1%
Febrero 2022	116,10	5,4%
Marzo 2022	118,26	7,4%
Abril 2022	119,91	8,9%
Mayo 2022	121,35	10,2%
Junio 2022	122,48	11,2%
Julio 2022	124,16	12,7%

Esta situación impacta gravemente en el equilibrio económico-financiero del Contrato, ya que implica un incremento en los costos asociados al mismo. Entre los aspectos más

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

relevantes destacan: 1) la compra de los buses; 2) la construcción del centro de carga, 3) costos de energía; 4) sueldo de los conductores; 5) arriendo del terreno, entre otros. Esta alza en los costos también se refleja en el índice del costo del transporte (ICT), que en el mismo periodo ha presentado un aumento de un 23,1%. Esto afecta tanto a la industria del transporte en general como a la estructura de costos de la empresa adjudicada. En el escenario contractual actual, la empresa no ve incrementado el monto del subsidio en el período mencionado, mientras que sus costos presentan un aumento significativo, lo cual afecta directamente el equilibrio económico-financiero del contrato.

En vista de lo expuesto, resultan evidentes la situación inflacionaria a nivel nacional lo que se ve traducido en las variaciones significativas del IPC considerando el umbral desde la fecha en que se presentó la oferta, hasta la fecha en que se aprobó el contrato, impactando directamente en la estructura de costos del operador.

2. Análisis jurídico y conclusiones generales

De acuerdo a lo señalado en los puntos anteriores, el cambio del terreno del Centro de Carga y el sostenido incremento que ha presentado el IPC este último año, ha impactado fuertemente en los costos de operación del servicio de marras, lo cual ha comenzado a traducirse en requerimientos por parte del operador del servicio, para reajustar el monto de subsidio, por cuanto el mismo ha dejado de ser suficiente para cubrir los costos de los servicios y otorgar una rentabilidad adecuada al operador. Bajo este último punto, el operador Green Energy Transport Latin American SpA plantea que la estructura de costos asociada al proyecto ha sufrido un fuerte incremento, lo cual ha afectado su capacidad para mantener la viabilidad económica del proyecto, considerando el mes en que se llevaron a cabo los análisis económicos para formular una oferta competitiva y sostenible, es decir, en agosto de 2021, donde el dólar tenía un valor que fluctuaba alrededor de los \$780, significativamente por debajo de los \$940 registrados al momento de la firma del contrato en julio de 2022, lo que equivale a un incremento del 20,5%. Considerando lo anterior, el costo de adquisición de 40 buses eléctricos, basado en el precio cotizado en agosto de 2021 y el valor finalmente ejecutado, el costo de la cuota considerada para el proyecto se incrementa en un 27% equivalente a \$379.247.503. De manera similar, la Unidad de Fomento calculada para este proyecto en agosto de 2021, con un valor de \$29.858, fue inferior a su valor en julio de 2022, que alcanzó los \$33.301, generando una diferencia de \$3.343. Esto último se ve reflejado en la cuota de infraestructura presentada, que acorde con la cotización de la oferta es de 1.354 UF, donde se vio un aumento anual de \$66.577.199, equivalente a un 11,5% más del valor original. Además, según lo señalado en el punto 2 de la minuta, donde a razón del cambio de terreno existió una variación en el costo del arriendo, donde el valor de este ascendió a los 3.568 UF anuales en base al nuevo terreno. Todo esto, en vista del reemplazo del inmueble dispuesto en el concurso, el cual según lo establecido en la concesión de uso oneroso tenía un costo anual de 2.164 UF.

En esta línea, al comparar los costos que consideramos para este análisis, se evidencia un incremento del 24,4%, lo cual se puede ver en la Tabla 3 a continuación.

Tabla 3: Evaluación de costos

N	Ítem	Valor Firma	Valor Ofertado	Diferencia	%
1	Cuota arriendo anual	\$118.814.638	\$64.613.210	\$54.201.428	83,9%
2	Cuota infraestructura anual	\$643.889.659	\$577.312.460	\$66.577.199	11,5%
3	Cuotas buses anual	\$1.785.028.757	\$1.405.781.254	\$379.247.503	27,0%

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Total	\$2.547.733.053	\$2.047.706.924	\$500.026.130	24,4%
-------	-----------------	-----------------	---------------	-------

En base a la postulación efectuada por la empresa Green Energy Transport Latin American SpA en la licitación llevada a cabo en la ciudad de Antofagasta, es importante destacar que en su oferta para dicho concurso solicitó un subsidio mensual de \$143.131.746, de acuerdo a lo detallado en el Anexo 2.1 y el Anexo 2.2 adjuntos a su propuesta. Estos anexos entregan información de la estructura de costos pertinente a la composición de la propuesta, abarcando de manera integral todos los elementos económicos relacionados con el proceso concursal en cuestión.

Es importante señalar que, en base a los antecedentes presentados por la empresa Green Energy Transport Latin American SpA a través de una carta recibida el día 25 de septiembre del año 2023, se implementó una modificación sustancial en algunos de los costos críticos vinculados al proyecto como lo son el reemplazo del inmueble contemplado en las bases de licitación y el aumento extraordinario de costos del servicio en referencia, debido a la demora en el periodo entre la fecha de presentación de ofertas y la firma del contrato, lo que tuvo un impacto directo en el flujo de caja del mismo. Esto condujo a un aumento sustancial en el subsidio solicitado, quedando así un subsidio mensual estimado de \$204.670.263. Teniendo en consideración esto, es relevante señalar que el monto de subsidio modificado solicitado aún se encuentra por debajo del límite máximo definido por el responsable del proceso, el cual estaba definido con un monto de \$233.000.000.

Este cambio en los costos fundamentales del proyecto se debió a la variación significativa en la estructura de costos originalmente presentada por GETLA. Diversos factores contribuyeron a esta modificación, lo que, a su vez, llevó a la necesidad de solicitar un monto adicional de subsidio con el propósito de asegurar la viabilidad financiera del proyecto en cuestión.

En vista de esta situación, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de su División de Transporte Público Regional, llevó a cabo la estimación de variaciones de costos, utilizando el modelo de evaluación empleado para estimar los subsidios de los proyectos de Electromovilidad. Esta estimación a la fecha de suscripción del contrato corresponde a \$173.143.902, la cual es un 20,968% mayor al subsidio mensual ofertado por la empresa Green Energy Transport Latin American SpA.

Al evaluar este valor en relación con el concurso inicial, se concluye que el ajuste en función del monto mensual estimado no habría alterado el resultado del concurso original. Este análisis se realiza teniendo en cuenta los criterios de evaluación establecidos en las bases de licitación. Para mostrar esto, en la Tabla 4 se detallan los puntajes obtenidos después de la recepción de las ofertas, reflejando los resultados otorgados en función de las propuestas presentadas por los oferentes.

Tabla 4: Puntajes Evaluación Ofertas Técnicas y Económicas

Criterio	Puntaje Máx.	Empresas Oferentes						
		1 Buses Punta Arenas SpA	2 RBU Regional SpA	3 Green Energy Transp ort SpA	4 Servicio Integral es T y D S. A	5 Transpor tes Safar SpA	6 Llanqu ihue SpA	7 Inversio nes Rio Bósforo SpA
Monto Mensual Subsidio	50	20,3	29,9	31,3	20,4	50,0	20,1	38,0



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Oferta Económica	Factor de Aseguramiento de la Recaudación		20	0	0	16	0	14	0	4	
Técnico	Características del Bus Ofertado	Capacidad de los Buses	5	5	2	5	5	5	2	2	
		Asientos de los Buses	10	10	10	10	10	10	10	10	0
	Eficiencia Energética	Eficiencia Energética	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		Autonomía de Operación	3	1	3	3	1	1	1	3	3
Incorporación de personal femenino de conducción			5,0	5,0	1,5	1,5	5,0	5,0	1,5	2,0	
Presentación Formal de Propuesta			5	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL			100	43,3	48,4	68,8	43,4	87,0	38,6	51,0	

Teniendo en consideración el monto ajustado y los puntajes anteriormente mencionados de la licitación, Green Energy Transport Latin American SpA habría continuado siendo la empresa adjudicataria del proceso licitatorio, lo cual se ve reflejado en la tabla de evaluación de ofertas que se muestra a continuación (Cabe destacar que la empresa Transportes Safar SpA fue declarada inadmisibles sujeto a lo establecido en el punto 15 de la Resolución Afecta N°20 de 2022, tomada de razón por CGR el 2 de junio de 2022).

Tabla 5: Puntajes Evaluación Ofertas Técnicas y Económicas considerando Monto Ajustado

Criterio	Puntaje Máx.	Empresas Oferentes							
		1 Buses Punta Arenas SpA	2 RBU Regional SpA	3 Green Energy Transport SpA	4 Servicio Integrales T y D S.A	6 Llanquihue SpA	7 Inversiones Rio Bósforo SpA		
Oferta Económica	Monto Mensual Subsidio	50	20,3	29,9	25,9	20,4	20,1	38,0	
	Factor de Aseguramiento de la Recaudación	20	0	0	16	0	0	4	
Técnico	Características del Bus Ofertado	Capacidad de los Buses	5	5	2	5	5	2	2
		Asientos de los Buses	10	10	10	10	10	10	0
	Eficiencia Energética	Eficiencia Energética	2	2	2	2	2	2	2
		Autonomía de Operación	3	1	3	3	1	3	3
Incorporación de personal femenino de conducción		5,0	5,0	1,5	1,5	5,0	1,5	2,0	
Presentación Formal de Propuesta		5	0	0	0	0	0	0	
TOTAL		100	43,3	48,4	63,4	43,4	38,6	51,0	

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

En otras palabras, según lo expuesto en la Tabla 5, incluso si la empresa hubiera presentado su postulación con el monto de subsidio ajustado según las estimaciones realizadas, habría sido elegida como la empresa adjudicataria de todas maneras.

Considerando lo anterior, el propósito de este ajuste es garantizar el adecuado funcionamiento del contrato de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros con autobuses eléctricos en el Perímetro de Exclusión en la comuna de Antofagasta. El objetivo de todo este proceso es mantener el equilibrio económico y asegurar la continuidad de los servicios, lo cual solo es posible mediante una correcta actualización de los costos e ingresos del proyecto.

Al respecto, en opinión de esta División, una revisión de esta índole debe considerar las siguientes consideraciones:

- a) Carácter extraordinario del aumento de costos:** Los actos administrativos que regulan este proceso se construyeron sobre supuestos históricos de comportamiento de variables macroeconómicas del país, y no sobre los escenarios de alta volatilidad de los últimos periodos, y no se contempló un reajuste entre la presentación de la oferta y la firma de los contratos. Por otro lado, de los antecedentes presentados en el punto anterior de la minuta, es factible afirmar que los aumentos de los costos exceden los parámetros normales de variación de precios, que pueden estar dentro de los cálculos ordinarios o corrientes que haga un operador para proyectar su negocio.

El periodo de adjudicación fue extraordinariamente largo, atendido la necesidad de retrotraer el proceso concursal en referencia al estado de evaluación de las ofertas, situación no imputable al contratado, como se señaló anteriormente.

- b) Atrasos no imputables al operador que derivan en un aumento de costos:**

El cambio de terreno a que se hecho referencia en puntos anteriores, constituye un hecho sobreviniente y no imputable ni al operador de los servicios de transportes ni a la Autoridad de Transportes, lo que además provoca aumentos en los costos que -atendida su cuantía- son absolutamente extraordinarios; asociándose este fenómeno de alza de precios e índices a las circunstancias explicadas en los párrafos precedentes y contexto nacional e internacional reinante a contar del año 2020, producto de la pandemia provocada por el COVID19 y de sus efectos en la economía mundial; así como de los conflictos internacionales que durante el último periodo han golpeado diversos mercados, entre ellos el de los combustibles y que hacen previsible que estas alzas de precio se sostendrán en el tiempo, al menos en el corto y mediano plazo.

Finalmente, cumple señalar en este punto que, aplicar el Contrato tal cual fue concebido y pactados en su origen, implicará necesariamente afectar gravemente el principio de equilibrio económico del Contrato, según se expondrá en el siguiente punto.

- c) Afectación del equilibrio económico del contrato:** Cabe en primer término señalar que el principio de equilibrio económico de los contratos, busca mantener durante toda la ejecución de los contratos la debida proporcionalidad entre las





TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

prestaciones ejecutadas por el Operador del servicio y sus contraprestaciones –que en este caso se concretan a través del otorgamiento de un subsidio de la Ley N° 20.378-; de manera tal que no se configure ni un enriquecimiento indebido ni un perjuicio del patrimonio de ninguno de las partes contratantes.

Es preciso indicar además que, en el ámbito del transporte público, el resguardo del equilibrio financiero del contrato constituye uno de los ejes fundamentales para garantizar la continuidad de los servicios de transporte, previéndose en los contratos herramientas regulatorias cuyo objeto es satisfacer la necesidad de ajustes a los montos de las prestaciones requeridas. En este orden de ideas y según lo indicado precedentes, las causales exógenas e imprevistas para las partes y posteriores a la celebración del contrato, generaron una ruptura en la ecuación contractual rompiendo el equilibrio económico del contrato administrativo, generando una alteración anormal en la economía del mismo, haciéndolo más gravoso para el operador. Lo anterior, redundando en la necesidad de generar la modificación contractual respecto al reajuste del servicio por esta Subsecretaría de Transportes, a fin de contemplar las circunstancias imposibles de prever al momento de la suscripción del mismo.

*En este sentido, se ha pronunciado la Contraloría General de la República, por medio del **Dictamen 10.624, de 2006**, señalando que: "Además, cabe ponderar que aun cuando en el ámbito del Derecho Administrativo impera el principio de que en los pactos administrativos rige el elemento de riesgo o ventura, esto es, que el contratante de la Administración soporta el riesgo del cumplimiento de las obligaciones que impone la convención, tal principio no es absoluto, pues admite excepción en caso de que exista imprevisión, caso fortuito o fuerza mayor, dando derecho al obligado para que ellos sean soportados por quien hace el encargo".*

Por otro lado, se hace presente que, el caso de los servicios en asunto, se contemplan dos mecanismos que permiten enfrentar los cambios o fluctuaciones de las prestaciones en función de las condiciones de mercado o de situaciones extraordinarias o sobrevinientes – puntualmente se trata de las cláusulas que prevén modificaciones o ajustes a las prestaciones y la que establece el reajuste del subsidio pactado.

El punto 3.2 que establece el Perímetro de Exclusión, contempla la "Modificación del Programa de Operación", establece que El conjunto de parámetros establecidos en el Programa de Operación, podrán modificarse, considerando variables propias del dinamismo de los sistemas de transporte. Dichas modificaciones deberán orientarse a la eficiencia del servicio y necesidades de la comunidad.

Continúa agregando, que las modificaciones al programa de operación podrán implicar aumentos o disminuciones en los montos de subsidio, según lo contemplado en el numeral 3.2.4. Lo anterior sólo aplicará en la estacionalidad normal.

Por otra parte, en punto 3.2.4 denominada "Ajuste De Subsidio Por Modificación Al Programa de Operación" señala las definiciones y mecanismos de ajuste de subsidio.

Sin embargo, atendida la entidad de las alzas presentadas, ambos puntos resultan insuficientes para mantener el equilibrio económico del Contrato.



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

En consecuencia, – al alza sostenida de los insumos requeridos para la ejecución de los servicios- implica no solo un quiebre del equilibrio económico del contrato, sino también un enriquecimiento injusto del patrimonio fiscal en perjuicio del operador, comprometiendo en última instancia la continuidad de los servicios y la conectividad y abastecimiento de los y las habitantes de las localidades beneficiadas; frente a lo cual resulta debidamente fundado en base a las argumentaciones esgrimidas, la suscripción de una modificación del contrato suscrito entre este Ministerio y el operador del servicio, cuyo objeto sea el ajuste del monto del subsidio mensual pactado y la complementación del punto que regula el reajuste del monto del subsidio.

- d) Principio de buena fe:** *Esta onerosidad sobreviniente, dado el cambio de circunstancias imprevisibles entre la adjudicación del servicio y el tiempo de la contratación, convierte en oneroso - para el contratado - el cumplimiento de las condiciones pactadas. En este sentido, dicho cambio de circunstancias está contemplado en el Código Civil que fijó uno los principios rectores de la interpretación contractual – aplicable tanto en el ámbito de contratos suscritos entre privados como entre éstos y la Administración- y que es el principio de la buena fe en la ejecución de las obligaciones contractuales. Este principio señala que las obligaciones son una ley para las partes, pero su ejecución debe responder al principio de buena fe, esto es, a la colaboración, honestidad, lealtad y respeto a las cosas que emanan de la naturaleza de la obligación para ambas partes, establecido en el artículo 1546 del Código Civil, que señala:*

“Artículo 1546. Los contratos deben ejecutarse de buena fe, y por consiguiente obligan no sólo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por la ley o la costumbre pertenecen a ella.”

*Asimismo, la aplicación del principio de buena fe a la ejecución de los contratos suscritos por la Administración, se encuentra expresamente establecida por la jurisprudencia administrativa; entre otros, en el **Dictamen 61.949 de 2011** de la Contraloría General de la República, que señala que “...las partes de un contrato deben tender a su correcto cumplimiento, ajustándose a un modelo de conducta tal que no cause daño a ninguna de ellas”; que aplica, entre otros, el dictamen N° 56.435, de 2015, de ese mismo Ente de Control.*

Así las cosas, podemos vislumbrar que la buena fe debe estar presente durante todo el iter contractual, entendido este como la etapa pre contractual, y la celebración misma y su ejecución; es precisamente, en esta segunda etapa donde producto del acontecimiento imprevisibles para el operador Green Energy Transport Latin American SpA., la ejecución de este se volverá excesivamente onerosa; bajo este contexto, la buena fe opera como principio supletorio, que busca corregir el desequilibrio que se ha producido o que se van a producir durante la ejecución de los contratos de tracto sucesivo, exigiendo a las partes un comportamiento recíproco y deberes de conducta determinados, basados en la lealtad, cooperación, la honestidad, diligencia y la consideración de los intereses de la contraparte. Así, situándonos en el período de ejecución del contrato, la buena fe permite determinar el correcto cumplimiento de las obligaciones de las partes más allá del tenor literal de la convención, en otras palabras, la buena fe actúa como un parámetro al cual deben sujetarse las partes, de manera de alcanzar el objetivo o fin común que se buscaba al momento de celebrar el contrato.





TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

En este sentido se pronuncia la Contraloría General de la República en el caso de un contrato de suministro, **Dictamen 94.386 de 2014**, estableciendo lo siguiente: "(...) sobre la materia además se debe estar a otros principios tales como la buena fe y la prohibición de enriquecimiento sin causa, con especial atención al de equilibrio económico del contrato o de las prestaciones mutuas de las partes. Este último se traduce en el acatamiento de las condiciones fijadas para la presentación de las ofertas y de ejecución del acuerdo de voluntades, en lo que respecta a la equivalencia de las cantidades de especies entregadas y su precio (...) esta alteración ocasionó que la aplicación desfasada de la 'cláusula de reajustabilidad', en vez de mantener el justo y exacto valor del contrato -más aun tratándose de productos estacionarios, sensibles a los cambios climáticos y de difícil almacenamiento-, se tradujera en un desequilibrio económico del contrato, al tener el reclamante -según indica-, que vender al Ejército de Chile a un precio más bajo de lo que previno en su oferta y en el 'contrato', producto de la demora en la 'total tramitación del referido acto administrativo aprobatorio'"

Por otro lado, es dable precisar que, la modificación contractual en términos tales que ella importe la percepción de un modificación de subsidio para el Operador del servicio, no implica en caso alguno infringir las condiciones generales establecidas para todos los oferentes que participaron del proceso licitatorio ni la igualdad de los mismos frente a sus respectivos acuerdos de voluntades; cuestión expresamente señalada por el **Dictamen N° 18650 del año 2019** de la Contraloría General de la República, el que en lo pertinente refiere que: "en lo que concierne a la eventual infracción a los principios de estricta sujeción a las bases y de igualdad de los oferentes, no se aprecia la manera en que una nueva adecuación contractual produciría tal vulneración tratándose del primer principio aludido, así como tampoco respecto del segundo, toda vez que la situación que se configura se habría aplicado de la misma forma a cualquiera que hubiese sido el contratista."

En conclusión, los aumentos extraordinarios de costos y los retrasos no imputables al operador hacen imposible que el operador pueda hacer efectivo su derecho de "explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro del Área Regulada, de acuerdo a las condiciones establecidas en la regulación del Perímetro de Exclusión Eléctrico". Estos cambios no previstos han generado costos significativamente mayores, influidos por factores como la pandemia de COVID-19 y conflictos internacionales.

Mantener el contrato en sus términos originales afectaría gravemente al operador y pondría en riesgo la continuidad del servicio de transporte público y dado que el contrato busca mantener una proporcionalidad justa entre las prestaciones del operador y las contraprestaciones, se hace necesario ajustar el monto del subsidio mensual para restablecer el equilibrio económico.

Por lo tanto, se justifica la modificación del contrato, dentro del marco de la cláusula quinta del mismo, para asegurar la equidad y sostenibilidad del servicio, evitando un perjuicio al operador y garantizando la continuidad y calidad del transporte para los habitantes de las localidades beneficiadas.

- 3. De acuerdo a lo señalado en la presente minuta, se estima pertinente generar la siguiente modificación al "Contrato de adscripción al servicio de operación de buses eléctricos y otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión de la comuna de Antofagasta", aprobado mediante el Decreto Exento N° 2615, de 19 de julio 2022:**

RECEIVED
DIVISION
LEGAL

RECEIVED
DIVISION
LEGAL

RECEIVED
DIVISION
LEGAL



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Considerando esta situación extraordinaria, y de acuerdo a lo indicado en el contrato de marras, se establece que el contrato considera un reajuste desde la fecha de inicio del contrato, dejando fuera el período transcurrido entre la presentación de las ofertas y la suscripción del contrato correspondiente, concretamente entre el día 23 de agosto de 2021 y el día 19 de julio de 2022, periodo en el que existió un aumento extraordinario en los costos específicos del transporte, lo que provoca un claro desequilibrio en la propuesta económica del oferente para la operación del servicio.

En efecto, se propone incorporar una modificación del contrato que considere un 20,968% del subsidio presentado en la oferta original el cual recoge en parte la importante variación de los costos entre la fecha de la presentación de la oferta y la fecha de aprobación del contrato. Modificando la cláusula tercera del contrato por lo siguiente:

"El presente contrato considera el otorgamiento de un subsidio por un monto máximo mensual de \$173.143.902.-, sin perjuicio de las posibles actualizaciones y reajustes que contempla la resolución que establece el Perímetro de Exclusión o las correspondientes condiciones de operación del mismo, o sus modificaciones.

Conforme a la información presentada y transmitida o lo que determine el Ministerio conforme a sus análisis, el Ministerio generará el estado de pago correspondiente al mes informado. El subsidio se pagará mensualmente por períodos vencidos.

Todos los reajustes establecidos por las respectivas bases de licitación, que resulten procedentes deberán ser aplicados sobre el monto de subsidio indicado en el párrafo primero de la presente cláusula."

11° Que, los argumentos expuesto en el considerando 10, dan cuenta de la inviabilidad económica y financiera del contrato en los términos vigentes, por lo que resulta indispensable proceder a la modificación del contrato de adscripción para prestar servicios de transporte público de pasajeros con Buses Eléctricos en el Perímetro de Exclusión Eléctrico de la comuna de Antofagasta, aumentando en un 20.968%, quedando así el Subsidio pactado por un monto máximo mensual de \$173.143.902; monto que se encuentra dentro de los estándares de admisibilidad definidos en el proceso de licitación pública, cuyas bases fueron aprobadas por Resolución Afecta N° 45, de 13 de noviembre de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Por otra parte, la cláusula quinta del contrato aprobado por Decreto Exento N°2615 de 2022 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece en su Clausula Quinta, la posibilidad de efectuar modificaciones al mismo "en conformidad a las disposiciones que establece el Perímetro de Exclusión y en las demás condiciones y requisitos que establece la regulación aplicable" y en este contexto, la modificación propuesta se encuadra dentro de las condiciones que establece la regulación, ya que, tal como se indica en Minuta Técnica citada en el considerando anterior, durante el tiempo transcurrido entre la presentación de la oferta y la suscripción del contrato, se han generado hechos que implicaron un aumento en la estructura de costos de la empresa contratada, a saber, Green Energy Transport Latin American SpA, que no le resultan imputables y han generado una imposibilidad de hacer efectivo su derecho a la explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro del Área Regulada por la Resolución N°45 de 2020 de este Ministerio.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

12° Que, atendido lo expuesto, se ha suscrito una modificación al Contrato, cuyo texto se aprueba en la parte dispositiva del presente acto.

DECRETO:

1° MODIFÍCASE el Contrato de adscripción al servicio de operación de buses eléctricos y otorgamiento de subsidio en el Perímetro de Exclusión de la comuna de Antofagasta, suscrito con fecha 1 de julio de 2022, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Empresa Green Energy Transport Latin American SpA., aprobado mediante el Decreto Exento N° 2615 de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; en los términos que se indican a continuación:

MODIFICA CONTRATO DE ADSCRIPCIÓN AL SERVICIO Y OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO EN PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN**SUSCRITO ENTRE****MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES****Y****GREEN ENERGY TRANSPORT LATIN AMERICAN SPA**

En Santiago de Chile, a 23 de octubre de 2023, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente, "El Ministerio", representado por el Ministro don Juan Carlos Muñoz Abogabir, cédula nacional de identidad N° [REDACTED], ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago; y Green Energy Transport Latin American SpA, R.U.T. N° [REDACTED] representada por Valentina Guadalupe Méndez Cabrera, R.U.T. N° [REDACTED], y Santiago Benigno Siglic Brito, R.U.T. [REDACTED] ambos domiciliados en [REDACTED], de la ciudad y comuna de Antofagasta, región de Antofagasta, en adelante e indistintamente el "OPERADOR", vienen a suscribir la siguiente modificación de contrato:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES GENERALES

Mediante Decreto Exento N° 2615, de 19 de julio de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se aprobó el contrato de adscripción al Perímetro de Exclusión para prestar servicios de transporte público de pasajeros con Buses Eléctricos en el Perímetro de Exclusión Eléctrico de la comuna de Antofagasta; suscrito con fecha con fecha 1 de julio de 2022, con la Empresa Green Energy Transport Latin American SpA.,



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

en el que se acordó por parte del Ministerio, el pago de un subsidio mensual, ascendente a la suma de \$143.131.746.-

El contrato citado en el párrafo anterior, establece en su cláusula quinta, que el mismo "(...) podrá modificarse, según sea necesario en conformidad a las disposiciones que establece el *Perímetro de Exclusión* y en las demás condiciones y requisitos que establece la *regulación aplicable*". A su vez, el punto 2.2.2 de las Condiciones de Operación aprobadas por Resolución N°45 de 2020 de este mismo Ministerio, establecen precisamente como condición, el derecho del operador a la explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro del Área Regulada; la cual se ha visto afectada de acuerdo a lo que se indica a continuación.



Habiéndose realizado un análisis técnico y operacional, mediante Minuta del 19 de octubre de 2023 de la Unidad de Desarrollo Urbano, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, se da cuenta de distintas fluctuaciones de carácter económico y financiero, que implican dificultades para que el prestador de servicios transporte contratado, pueda llevar adelante el contrato antes referido.



De acuerdo a lo anterior, en el mismo documento al que se hace referencia en el párrafo precedente, se concluye necesario proceder a una modificación del contrato que considere un 20,968% del subsidio presentado en la oferta original el cual recoja en parte la importante variación de los costos entre la fecha de la presentación de la oferta y la fecha de aprobación del contrato.

Es por lo anterior, que las partes han convenido la actual modificación del Contrato.

CLÁUSULA SEGUNDA: MODIFICACIÓN

Mediante el presente documento, las partes han convenido modificar la cláusula tercera del contrato aprobado por Decreto Exento N° 2615, de 19 de julio de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por la siguiente:

*"El presente contrato considera el otorgamiento de un subsidio por un monto máximo mensual de \$173.143.902.-, sin perjuicio de las posibles actualizaciones y reajustes que contempla la resolución que establece el *Perímetro de Exclusión* o las correspondientes condiciones de operación del mismo, o sus modificaciones.*

Conforme a la información presentada y transmitida o lo que determine el Ministerio conforme a sus análisis, el Ministerio generará el estado de pago correspondiente al mes informado. El subsidio se pagará mensualmente por períodos vencidos.

Todos los reajustes establecidos por las respectivas bases de licitación, que resulten procedentes, deberán ser aplicados sobre el monto de subsidio indicado en el párrafo primero de la presente cláusula".

CLÁUSULA TERCERA: CONSTANCIA Y VIGENCIA

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República (S)

Las partes dejan constancia, que en todo lo no modificado por el presente instrumento, permanece íntegramente vigente el contrato suscrito entre las partes, aprobado mediante el Decreto Exento N° 2615, de 19 de julio de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las presentes modificaciones se harán efectivas desde la fecha de firma de la presente modificación, sin perjuicio de ello no darán origen a ningún pago, mientras no se encuentre totalmente tramitada el Decreto que las aprueba.

CLÁUSULA CUARTA: NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA

El nombramiento de don Juan Carlos Muñoz Abogabir como Ministro de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° 71, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2022.

La personería de doña Valentina Guadalupe Méndez Cabrera y don Santiago Benigno Siglic Brito, para representar legalmente y obligar a la Sociedad Green Energy Transport Latin American SpA, consta en Escritura Pública de Modificación de Sociedad de fecha 1 de marzo de 2022, otorgada ante el Notario Público Nicolás Fernando Arrieta Concha, y anotada en el repertorio de instrumentos públicos N° 1108-2022.

CLÁUSULA QUINTA: EJEMPLARES

La presente modificación se otorga en dos ejemplares, de la misma fecha y de idéntico tenor, quedando un ejemplar en poder de cada una de las partes.

FIRMADO JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR, MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES;

FIRMADO VALENTINA GUADALUPE MÉNDEZ CABRERA Y SANTIAGO BENIGNO SIGLIC BRITO; GREEN ENERGY TRANSPORT LATIN AMERICAN SPA.

2° IMPÚTESE el gasto que irroque la modificación que por el presente acto administrativo se aprueba, de acuerdo al siguiente detalle:

La suma mensual de hasta \$30.012.156.- (treinta millones doce mil ciento cincuenta y seis pesos chilenos), equivalente a un máximo de hasta \$30.012.156.- (treinta millones doce mil ciento cincuenta y seis pesos chilenos) considerada en la presente modificación, al ítem 24-01-512, del Programa 06, del presupuesto disponible para el año 2023 de la Secretaría y Administración General de Transportes, de acuerdo a Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 2023. Los saldos del precio a pagar durante los años siguientes se imputarán al ítem que corresponda al presupuesto de dichos años, siempre y cuando se contemplen los recursos suficientes para ese fin.

3° NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo a Valentina Guadalupe Méndez Cabrera y Santiago Benigno Siglic Brito, en representación de Green Energy Transport Latin American SpA.





TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E554554/2024

Fecha: 18/10/2024

• DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ
Contralora General de la República (S)

4° PUBLÍQUESE el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtpr.gob.cl>).

**POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y NOTIFÍQUESE**



**JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

CPA/MSP/ZOM/DRP/PSS/ASC/KCÁ/FOM/ASN/MMS/MRO/DZV/HGV/MFA/RAL

Distribución

- GREEN ENERGY TRANSPORT LATIN AMERICAN SPA
- GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
- GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
- DIVISIÓN LEGAL
- SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE ANTOFAGASTA
- DIVISIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL