

HECHOS RELEVANTES

- a) **Primera Modificación al Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante buses entre Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Buses Vule S.A. - Unidad de Negocio N° 3**, en virtud de la cual se suscribió con fecha 22 de septiembre de 2020 un addendum ad-referéndum, que modifica el contrato de concesión.

Se hace presente que tal modificación al cierre del ejercicio comercial informado aún estaba en tramitación ante las diversas autoridades administrativas (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Ministerio de Hacienda y Contraloría General de la República) razón por la cual, a esa fecha y hasta el cierre del ejercicio informado Buses Vule S.A. no tenía ni un derecho ni un título que la convirtiera en acreedora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto del contenido de aquella modificación.

En efecto, la naturaleza de ad referéndum de nuestro contrato de concesión implica que el contrato mismo y cualquiera de sus modificaciones, sólo nacen a la vida del derecho y por ende, crean, modifican o extinguen derechos y obligaciones recíprocas entre las partes, sólo una vez que tal contrato o su modificación han concluido el trámite administrativo que corresponde, lo cual incluye el trámite de toma de razón por la Contraloría General de la República, hecho que en este caso a la fecha de elaboración de las presentes notas, aún no ha ocurrido.

A mayor abundamiento, debemos indicar que la modificación contractual aludida, fue el resultado del proceso de **Revisión Programada 2020** en cuya virtud, cada 24 meses el Concesionario de Uso de Vías tiene derecho a solicitar a su contraparte contractual, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (**MTT**), un recalcado de su Precio por Pasajero Transportado (PPT) en razón de haberse registrado y comprobado fluctuaciones sustantivas en las distintas variables económicas de la concesión. En este caso específico, el MTT reconoció variaciones -en detrimento de la sociedad- tanto en su relación demanda - oferta de pasajeros y existencia de una afectación en la estructura de viajes de sus pasajeros, por la puesta en marcha de la nueva Línea 3 del Metro de Santiago.

- b) **Segunda Modificación al Contrato Ad Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante buses entre Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Buses Vule S.A. - Unidad de Negocio N° 3**, en virtud de la cual se suscribió con fecha 19 de noviembre de 2020 un addendum ad-referéndum, que modifica el contrato de concesión.

Se hace presente que tal modificación al cierre del ejercicio comercial informado aún estaba en tramitación ante las diversas autoridades administrativas (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Ministerio de Hacienda y Contraloría General de la República) razón por la cual, a esa fecha y hasta el cierre del ejercicio informado Buses Vule S.A. no tenía ni un derecho ni un título que la convirtiera en acreedora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto del contenido de aquella modificación.

En efecto, la naturaleza de ad referendum de nuestro contrato de concesión implica que el contrato mismo y cualquiera de sus modificaciones, sólo nacen a la vida del derecho y por ende, crean, modifican o extinguen derechos y obligaciones recíprocas entre las partes, sólo una vez que tal contrato o su modificación han concluido el trámite administrativo que corresponde, lo cual incluye el trámite de toma de razón por la Contraloría General de la República, hecho que en este caso a la fecha de elaboración de las presentes notas, aún no ha ocurrido.

A mayor abundamiento, debemos indicar que la modificación contractual aludida, fue el resultado de un proceso de negociación directa, entre esta sociedad y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (**MTT**), buscando actualizar la estructura de pago en virtud de la cual el MTT paga a Buses Vule S.A. por la prestación de sus servicios de transporte público de pasajeros.

Los inesperados y abrumadores efectos y consecuencias que se han vivido para el Sistema Público de Transporte de la ciudad de Santiago derivados primero del Estallido Social de octubre de 2019 y luego por la Pandemia Covid-19 desde marzo de 2020 en adelante, generaron la legítima preocupación entre la Autoridad de Transporte en cuanto a las reales posibilidades que tenían las distintas empresas que atienden el Sistema de Transporte de la ciudad De Santiago de sortear eventos de esta magnitud, sin dejar de atender al público, en los niveles de calidad y cumplimiento que el Sistema ya tiene asumidos, ello por cuanto la formulación de 70% para pago por pasajero transportado y 30% para kilómetros recorridos, hacía inviable el futuro financiero de las compañías involucradas, ya que la baja de pasajeros que se registra desde octubre de 2019 ha sido sostenida y permanente en el tiempo.

Dado lo anterior el MTT aceptó renegociar algunas de las condiciones del contrato de concesión, especialmente en tres puntos:

- 1. Cambio en la periodicidad y rango de corrección de AIPK.** El contrato de concesión en su cláusula 5.4.4.3., en el apartado “Otros Pagos” desarrolla el concepto de AIPK (Ajuste de Ingresos por Pasajero/Kilómetro) el cual básicamente determina un mecanismo de compensaciones a favor (o en contra) del concesionario si se establece una variación negativa (o positiva) de la ratio IPK mayor a 3%. De verificarse esta variación, el concesionario recibe (o paga) una fracción de aquello que dejó de percibir bajo ese margen (o recibió extraordinariamente), suavizando la curva de ingreso. Esto se hacía cada dos años, pero ahora y una vez que inicie vigencia la modificación suscrita, tal variación será corregida quincena a quincena y no bianualmente como actualmente se establece en el contrato de concesión. En todo caso, la corrección que se aplicará no será del 100% de la variación, sino que de un 65%, lo cual implica cierta pérdida.
- 2. Cambio en las proporciones para el pago al concesionario.** Nuestro actual contrato de concesión establece un pago bipartito considerando un 70% para transacciones con derecho a pago y un 30% para kilómetros comerciales. La modificación suscrita altera esta proporción pasando a un 45% para transacciones con derecho a pago y un 55% para kilómetros comerciales, lo cual nos garantiza una mayor cantidad de ingresos, pues los kilómetros dependen en buena medida sólo de la gestión de la propia empresa, sin atender a factores exógenos.

3. Autorización para instalación de torniquetes en flota estándar RED.
Actualmente la empresa cuenta con el 100% de su flota estándar Transantiago (1.210 unidades) equipada con torniquetes, medida que el Ministerio de Transportes tiene vedada para los 226 buses estándar Red (eléctricos y diesel Euro VI).

- c) **Junta Ordinaria de Accionistas de Buses Vule S.A.** Con fecha 30 de abril de 2020, se celebró la Décimo Primera Junta Ordinaria de Accionistas de la empresa en la cual se aprobó la Memoria, Balance y Estados Financieros del Ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2019. Se acordó repartir dividendos.
- d) **Junta Extraordinaria de Accionistas de Buses Vule S.A.** Con fecha 30 de abril de 2020, se celebró la Décimo Segunda Junta Extraordinaria de Accionistas de la empresa en la cual se aprobó la reforma de los estatutos sociales particularmente en lo relacionado con la disminución de directores, modificando al efecto el artículo Décimo de los estatutos sociales.
- e) **Baja sustancial en ingresos de la compañía por Estallido Social y Pandemia COVID 19.** Durante el año 2020 existieron dos efectos importantes que afectaron la operación y por lo tanto los ingresos de la compañía. Por un lado, el fenómeno del Estallido Social del último trimestre 2019 que extendió sus efectos de merma en las validaciones y kilómetros recorridos, para el primer trimestre de 2020. En efecto, la operación de empresa en los meses de enero y febrero de 2020 tuvo una baja significativa reflejada en que por ejemplo, los kilómetros comerciales cayeron un 6,18% respecto de iguales meses del año anterior. En el mismo sentido y periodo, las validaciones a pago cayeron en un 17,96%.

A lo anterior se sumó que, al inicio de la segunda quincena de marzo 2020, la autoridad nacional chilena declaró estado de emergencia sanitaria por la llegada al país de la Pandemia del Covid 19, lo cual acarreó cuarentenas, toque de queda y otras restricciones de movilización, las cuales redundaron en una nueva baja -aún más severa- de las validaciones y los kilómetros comerciales recorridos, llegando éstos últimos a registrar una baja del 26,09% si comparamos el periodo segunda quincena marzo 2020 y primera de octubre 2020, con el mismo periodo del año 2019. El efecto en las validaciones a pago en la misma comparación registró una caída de 77,2%.

Ambos efectos ya descritos, provocaron una sustantiva merma en los ingresos esperados de la compañía.

f) Juicios pendientes

Al 31 de diciembre de 2020 Buses Vule S.A. tiene pendientes los siguientes juicios:

a) Causas Civiles

Existen algunos litigios civiles similares en cuanto a su origen, que son indemnizaciones de perjuicios por daños a las cosas o lesiones a las personas y/o resultados fatales en ocasión de accidente de tránsito, pero diversos en cuanto a su cuantía. Todos ellos están amparados bajo la

cobertura propia de los seguros por responsabilidad civil contratados por la empresa.

b) Causas laborales

En materia laboral a la fecha de cierre del ejercicio, existen juicios bajo tal jurisdicción, hay variedad en sus materias por despido injustificado y cobro de prestaciones laborales. En cuanto al futuro de estas acciones nuestros análisis indican que ninguno de estos juicios depara alguna contingencia mayor que requiera o amerite alguna provisión especial, pues se trata de casos individuales y de relativamente bajo riesgo.

c) Causas en Juzgado de Cobranza Laboral y Previsional

Respecto de la cobranza previsional, a la fecha existen juicios de cobro de cotizaciones, en los cuales aseguradoras de salud cobran cotizaciones de trabajadores que se encuentran con licencia médica o finiquitados, lo que se respalda con la documentación de cada trabajador, por lo cual se estima que no se genere ninguna provisión especial.

La Administración, en conjunto con sus asesores legales, considera que los juicios anteriormente mencionados no tendrán un efecto material adverso en los estados financieros de la Compañía.

En otras áreas judiciales, no existen acciones ni procedimientos que impliquen reales preocupaciones para la Compañía.