

MODIFICA CONDICIONES DE OPERACIÓN APROBADAS POR RESOLUCIÓN EXENTA N° 1771, DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, MODIFICADA POR RESOLUCIONES N° 63, DE 2019 Y N° 21, DE 2020, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES; Y POR RESOLUCIONES N° 18 Y N° 36, DE 2020, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y MINISTERIO DE HACIENDA

RESOLUCIÓN N° 48

SANTIAGO, 26 de noviembre de 2020

VISTOS: La Ley N° 18.696; los Decretos con Fuerza de Ley N° 343, de 1953, y N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; las leyes N° 18.059 y N° 18.696; el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece condiciones específicas de operación y de utilización de vías para servicios de transporte público de pasajeros que indica; la Resolución N° 63, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 18, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; la Resolución N° 21, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 36, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; las Resoluciones N° 7 y N° 8, de 2019, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1° Que, por Resolución Exenta N° 1771, de 2019, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estableció condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados mediante buses correspondientes a la denominada Unidad de Negocio N° 4 (en adelante, "las Condiciones de Operación"), conforme a lo dispuesto en el artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212, citado en el Visto.

2° Que, mediante Resolución N° 63, de 2019, citada en el Visto, se modificó la Resolución Exenta N° 1771, ya citada, introduciendo ajustes y modificaciones al régimen de condiciones de operación. Asimismo, mediante Resolución N° 18, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, se aprobó el Acta de Acuerdo de Cierre de proceso de revisión excepcional de las condiciones económicas, llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en la Sección 7.5 de las Condiciones de Operación, y se modificó la Ficha Técnica aprobada por Resolución Exenta N° 1771, de 2019. Posteriormente, por Resolución N° 21, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se renovaron y modificaron las Condiciones de Operación, y, a través de la Resolución N° 36, citada en el Visto, se aprobó el Acta de Acuerdo de Cierre de proceso de revisión programada de las condiciones económicas llevada a cabo de conformidad con lo

dispuesto en la Sección 7.5 de las Condiciones de Operación y se modificó la Ficha Técnica aprobada por Resolución N° 21, antes citada.

3° Que, como es de público conocimiento, desde el último trimestre del año 2019 el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se ha visto expuesto a cambios y trastornos de gran envergadura que han repercutido en diversos aspectos operacionales y en la provisión de los servicios. En efecto, en primer término, las masivas protestas que se realizaron en todo el país desde el 18 de octubre de 2019, y los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad de Santiago y en el transporte público, el que enfrentó trastornos operacionales de alcance mayor y, de manera concomitante, 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.

4° Que, posteriormente, 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, por el plazo de 90 días desde la publicación del decreto en el Diario Oficial (efectuado con fecha 18 de marzo de 2020), el que fue prorrogado por un plazo de 90 días, a contar del vencimiento del período previsto en el referido Decreto N° 104, mediante Decreto N° 269, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Posteriormente, se verificó otra prórroga mediante el Decreto N° 400, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, por un plazo adicional de 90 días, a contar del vencimiento del período previsto en el citado Decreto N° 269.

En atención a la referida declaración de estado de excepción constitucional de catástrofe, se dispuso toque de queda y se adoptaron cuarentenas en 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, la que se ha ido morigerando progresivamente con el paso de diversas comunas de la Región Metropolitana a las Fases 2, 3 y 4 del plan de desconfinamiento.

Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir la movilidad de la población y de esta forma el riesgo de contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente 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 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.

5° Que, en atención a la situación descrita en los considerandos precedentes, se aplicó la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación denominada "De los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación". Así, se utilizó la fórmula de pago contenida en la citada sección 7.4.3 en el período comprendido entre el 16 de octubre y 31 de diciembre de 2019, y luego en cada quincena comprendida entre el 16 de marzo y el 30 de septiembre de 2020.

6° Que, sin perjuicio de la aplicación de la señalada sección 7.4.3, resulta necesario que el Sistema disponga de un mecanismo de carácter permanente que otorgue sostenibilidad de largo plazo a los operadores, considerando que los cambios experimentados hasta ahora por el contexto social y

sanitario revisten un carácter estructural que permiten anticipar que difícilmente el Sistema vuelva a contar en el corto plazo con niveles de demanda similares a los registrados durante los primeros tres trimestres de 2019. Esto, en vista de que el transporte constituye un servicio de carácter esencial, siendo deber de la autoridad resguardar y mantener su funcionamiento aún en las condiciones actuales. Evidentemente, dicho mecanismo deberá ceñirse y ajustarse al marco general existente en el país y en su economía, en el cual prácticamente no existen sectores que hayan resultado inmunes o blindados frente a ambas crisis. En dicho contexto, se estima necesario incorporar modificaciones que permitan a los operadores adaptarse financieramente a los cambios en la demanda y en la situación operacional, disminuyendo el riesgo de exposición a aquella. Al respecto, cabe tener presente que, si bien los instrumentos regulatorios actuales contienen mecanismos que posibilitan esta disminución de riesgo, estos están diseñados para operar en horizontes de tiempo de 12 y 24 meses, estructura que de mantenerse generaría con seguridad problemas de liquidez que harían insostenible en un corto tiempo (antes de poder aplicar dichos mecanismos) el funcionamiento de cualquier operador.

7° Que, la Ley N°18.696 establece que el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese mismo sentido, velar por el equilibrio económico de las Condiciones de Operación constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

8° Que, en ese mismo sentido, la sección 7.1 de las Condiciones de Operación, que establece las directrices de las condiciones económicas de aquellas, señala que dichas Condiciones de Operación deben velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

9° Que, si bien las Condiciones de Operación han fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios y directrices expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones que ya no existen. Por tanto, resulta imprescindible adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las Condiciones de Operación.

10° Que, la sección 4.1.3 de las Condiciones de Operación establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual podrán realizarse a aquellas las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En atención a ello, y a lo expuesto en los precedentemente, se determinó la necesidad de modificar las referidas Condiciones de Operación, estableciendo una regulación de los ingresos del Prestador de Servicios en la que se mantiene la relevancia del pago por pasajero transportado, pero se aumenta la importancia del pago por kilómetro. Asimismo, se determinó que el mecanismo vigente de AIPK, el cual se calcula y, eventualmente, paga anualmente, sea aplicado quincenalmente, de manera tal que el impacto en los flujos financieros del Sistema sea menor, lo cual facilitará al Sistema la programación de los pagos a realizar y del subsidio a requerir para su financiamiento. Por último, atendidos los cambios anteriores, que redundan en una menor exposición al riesgo de demanda, se ha estimado necesario eliminar el mecanismo de revisión programada establecido desde el año 2012 en el Sistema, cuya finalidad era precisamente mitigar dicho riesgo mediante un proceso de ajuste de precios realizado cada dos años.

11° Que, en relación con la eficacia en el tiempo de los actos administrativos, el artículo 52 de la Ley N°19.880 dispone que "...Los actos administrativos no tendrán efecto retroactivo, salvo cuando produzcan consecuencias favorables para los interesados y no lesionen derechos de terceros." De conformidad con la norma citada, la presente modificación de las Condiciones de Operación que

regula los ingresos del Prestador de Servicios, podrá aplicarse respecto de períodos de tiempo anteriores, por cuanto producirá efectos favorables respecto de los interesados, permitiendo la mantención del equilibrio económico de las Condiciones de Operación y el resguardo de los derechos de los usuarios y de los trabajadores del Prestador de Servicios, sin que se afecten derechos de terceros.

12° 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, dentro de la esfera de sus competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, debe proceder a realizar las adecuaciones correspondientes que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios; en los términos que se indican.

RESUELVO:

1° MODIFÍCASE las Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 4 del Sistema de Transporte Público de Santiago, aprobadas por la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, modificadas por la Resolución N° 63, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; por la Resolución N° 18, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; por la Resolución N° 21, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y por la Resolución N° 36, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; en el sentido siguiente:

- En la sección 7.4.1.4 "Cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T", se incorporan el siguiente párrafo final y la siguiente Tabla 2:
"Con todo, a contar del 1° de octubre de 2020, se deberán considerar los valores de $PK_{j,k,0}$ que se presentan en la tabla a continuación, donde el subíndice k corresponde a la tecnología de propulsión y j a la tipología del bus.

Tabla 2
Valores de $PK_{j,k,0}$ (pesos \$ a junio 2011)

Tipología de bus j	Pago por Kilómetro, $PK_{j,k,0}$
A1, A2	\$874,75
B1, B2	\$983,68
C1, C2	\$1.191,78

- En la sección 7.4.1.7 literal iii) "Mecanismo de ajuste de ingresos (AIPK)", se agregan al final los siguientes párrafos y apartados:
"Con todo, a contar del 1° de octubre de 2020, y sucesivamente cada liquidación, se aplicará, en lugar de aquel contemplado en los apartados anteriores, el mecanismo que se describe a continuación, cuyo resultado podrá dar lugar a un ajuste de los ingresos.

A partir de los siguientes valores:

- q_t : Transacciones pagadas en la liquidación t .
- km_t : Kilómetros a pago en la liquidación t , de acuerdo a lo definido en el punto 7.4.1.3.
- ICT_t : Índice de cumplimiento de capacidad de transporte calculado para la liquidación t .

Se determinarán las siguientes variables:

$$IPK_{inf} = \overline{IPK} \cdot (1 - \alpha), \text{ donde } \alpha \text{ toma el valor indicado en la Ficha Técnica}$$

$$IPK_{sup} = \overline{IPK} \cdot (1 + \alpha), \text{ donde } \alpha \text{ toma el valor indicado en la Ficha Técnica}$$

$$Q_{inf,t} = IPK_{inf} \cdot km_t \cdot ICT_t$$

$$Q_{sup,t} = IPK_{sup} \cdot km_t \cdot ICT_t$$

Donde:

- $\overline{IPK}$: Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio indicado en la Ficha Técnica.
- IPK_{inf} : Límite inferior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- IPK_{sup} : Límite superior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- $Q_{inf,t}$: Límite inferior de transacciones pagadas al Operador, bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- $Q_{sup,t}$: Límite superior de transacciones pagadas al Operador, sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

Se calculará un **Ajuste del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro** ($AIPK$) de la liquidación t como

$$AIPK_t = \begin{cases} PPT_t \cdot (1 - \beta) \cdot (Q_{inf,t} - q_t) & \text{si } q_t < Q_{inf,t} \\ 0 & Q_{inf,t} < q_t < Q_{sup,t} \\ PPT_t \cdot (1 - \beta) \cdot (Q_{sup,t} - q_t) & Q_{sup,t} < q_t \end{cases}$$

Donde β toma el valor indicado en la Ficha Técnica, $AIPK_t$ corresponde al Ajuste Quincenal del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro calculado en la liquidación t y PPT_t es el PPT vigente a la liquidación t .

Asimismo, para el cálculo del presente ajuste de ingresos, a contar del 1° de octubre de 2020, se utilizará el valor de IPK actualizado y determinado con ocasión del proceso de Revisión Programada 2020."

- En la sección 7.4.2.4 "Otros pagos", literal iii) "Ajuste de ingresos ($AIPK$)", se incorpora el siguiente párrafo final:
"A contar del 1° de octubre de 2020, el mecanismo de ajuste $AIPK$ se determinará liquidación a liquidación, y su pago a favor del Prestador de Servicios o a favor del Sistema tendrá lugar en la liquidación siguiente ($t+1$) a la liquidación t de cálculo, de conformidad con lo previsto en la sección 7.4.1.7."
- En la sección 7.4.2.8 "Del pago al término del periodo de las condiciones de operación", se elimina el literal i) "Ajuste de ingresos $AIPK$ " y los párrafos que lo componen.
- En la sección 7.5.2, que establece la existencia de una instancia de revisión programada prevista para mayo de 2020, se agrega un segundo párrafo, del siguiente tenor:
"Una vez materializada la instancia de revisión programada del año 2020, perderán su vigor las disposiciones contenidas en las secciones 7.5.1.1 y 7.5.3. Sin perjuicio de ello, en el caso de esta última, se entenderá subsistente la sección 7.5.3.3 para los efectos previstos en las secciones 7.5.4 y 7.5.5".

2º REEMPLÁCESE, a partir del 1º de octubre de 2020, la Ficha Técnica que regula la prestación de los servicios, aprobada por Resolución N° 36, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, por la siguiente:

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

A. Servicios a Operar

El listado de servicios consta en la Tabla 1 bis del Anexo 2 de las Condiciones de Operación.

B. Parámetros

- B.1 $PPT_0 = \$372,66$ (trescientos setenta y dos coma sesenta y seis pesos), con vigencia a partir del 1º de octubre de 2020.
- B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 8,29%
- B.3 $\overline{TPK} = 1,82$ (uno coma ochenta y dos).
- B.4 $\alpha = 0,03$
- B.5 $\beta = 0,35$
- B.6 Reserva inicial de afectación = 4.563.818 plazas-km
- B.7 Flota contratada: 723 buses de Flota Operativa Base y 51 buses de Flota de Reserva.

C. Programa de Operación

C.1 El Plan de Operación correspondiente a las presentes Condiciones de Operación será notificado mediante oficio y será válido hasta el 31 de diciembre de 2020, sin perjuicio, que puedan existir modificaciones de acuerdo a lo estipulado en el Anexo N°3 de las Condiciones de Operación.

C.2 A requerimiento del Ministerio, los programas de operación que sean aprobados para el año 2021 o siguientes, podrán considerar una variación referencial de hasta un 3% (tres por ciento) de margen de reducción de kilómetros comerciales al año, respecto de los kilómetros comerciales del programa de operación de temporada normal, del segundo semestre de 2020. La posible reducción efectiva será fijada por el Ministerio, de conformidad a lo dispuesto en el procedimiento de modificación de los programas de operación.

Lo anterior es independiente de lo dispuesto en el punto C.3 siguiente o aquellas reducciones de kilómetros a que dé lugar la aplicación del punto D del Anexo 7 de las Condiciones de Operación.

Asimismo, este margen de 3% se puede aumentar de común acuerdo entre el Ministerio y Express de Santiago Uno S.A.

C.3 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 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

E. Otros

Al término de las Condiciones de Operación, el Prestador de Servicios será el único responsable del destino de los buses que compongan su flota. Se preocupará del retiro de los vehículos desde los terminales destinados a otros operadores del sistema."

3° La Modificación que por este acto se aprueba no podrá aplicarse respecto de periodos anteriores al 1° de octubre de 2020 y sus correspondientes liquidaciones.

**ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, NOTIFÍQUESE AL PRESTADOR DE SERVICIOS Y
PUBLÍQUESE EN EXTRACTO**



Gloria Hutt
GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

CDS/JLDC/XBM/AAR/FSH/DPB/ECH/AAS/ADS

Distribución:

- Gabinete Ministra de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Subsecretario de Transportes
- Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano
- Oficina de Partes



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

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

CURSA CON ALCANCE LAS
RESOLUCIONES N^{OS} 46, 47, 48, 49,
50 Y 51, TODAS DE 2020, DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

La Contraloría General ha dado curso a las resoluciones del rubro, que aprueban una modificación al contrato de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses -en el caso de la N° 47-, y modificaciones a las condiciones de operación que se indican -tratándose de las restantes resoluciones citadas en la suma-, teniendo presente lo señalado en la minuta técnica de la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión de la Secretaría Ejecutiva de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, acompañada en el correo electrónico de fecha 10 de febrero de 2021, emanado de la Coordinación Legal de la aludida Dirección.

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE



OFICIO DE ALCANCE

Oficio : E80873/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General