



APRUEBA ACTA DE ACUERDO Y CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA DE LA UNIDAD DE NEGOCIO N° 7 Y MODIFICA FICHA TÉCNICA APROBADA POR RESOLUCIÓN EXENTA N°1355, DE 2016, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

RESOLUCIÓN EXENTA N° 2280

SANTIAGO, 15 SEP 2016

VISTOS: La Ley N°18.696; los Decretos con Fuerza de 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; el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N°1219, de 2015, que establece y aprueba condiciones específicas de operación y utilización de vías para servicios de transporte público de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 7; la Resolución Exenta N°1248, de 2015, que aprueba la aceptación de la empresa Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.; la Resolución Exenta N° 2907, de 2015, que modifica la Resolución Exenta N° 1219 de 2015; la Resolución Exenta N° 1355, de 2016, que modifica las Resoluciones Exentas N° 1219 y N° 1248 de 2015, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las cartas S/N de 31 de marzo de 2016 y de 15 de mayo de 2016, de Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.; los Oficios N° N°1875/2016 y N°3312/2016, del Director de Transporte Público Metropolitano; la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1° Que por Resolución Exenta N°1219, de 2015, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, estableció condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses correspondientes a la denominada Unidad de Negocio N°7, conforme a lo dispuesto en el artículo 1 bis del Decreto Supremo N°212, citado en el Visto. La citada Resolución fue modificada mediante Resoluciones Exentas N° 2907, de 2015, y N° 1355, de 2016.

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). Para dicho efecto, el citado marco regulatorio estableció una instancia de revisión programada a desarrollarse en el mes de junio de 2016, oportunidad en que se revisaría la eventual concurrencia de alguno de los supuestos o aspectos detallados en la Sección 7.5.1.

3° Que, llevada a efecto la instancia de revisión programada, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el prestador de servicios de la Unidad de Negocio N° 7, suscribieron un acta de acuerdo y cierre del

BS 31241

proceso, en la que constan las nuevas condiciones económicas conforme a las cuales se efectuará la prestación de servicios de transporte por el periodo de vigencia que resta de las respectivas condiciones de operación, condiciones que se encuentran debidamente plasmadas en la fecha técnica contenida en la citada Acta.

4º Que, por lo anterior, resulta necesario aprobar la mencionada acta de cierre del proceso de revisión, al tenor de lo dispuesto en la Sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación.

RESUELVO:

1º APRUÉBASE el Acta de Acuerdo y Cierre de Proceso de Revisión Programada suscrita con fecha 4 de agosto de 2016 entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 7 del Sistema de Transporte Público de Santiago, Servicio De Transporte de Personas Santiago S.A., cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

**"ACTA DE ACUERDO Y CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS SANTIAGO S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N°7**

En Santiago de Chile, a 04 de agosto de 2016, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Andrés Gómez-Lobo Echenique, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N°7.020.373-1, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el "Ministerio" o "MTT", por una parte, y por la otra, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N°7, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., R.U.T. N° 99.559.010-7, representada por don Luis Barahona Moraga, cédula nacional de identidad N°8.711.413-9, y por don Jorge Gómez Pérez, cédula nacional de identidad N°6.051.829-7, ambos domiciliados en Abdón Cifuentes N°36, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el "Prestador de Servicios" o simplemente "el Prestador", se ha acordado lo siguiente:

Ciáusula I ANTECEDENTES

1.1 *Con fecha 01 de junio de 2015, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 18.696 y en el artículo 1º bis del D.S. N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la empresa Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. asumió la calidad de Prestador de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N°7, del Sistema de Transporte Público de Santiago, bajo el régimen de Condiciones Específicas de Operación, todo ello en virtud de las Resoluciones Exentas N° 1219 y N° 1248, ambas de 2015, posteriormente modificadas mediante Resoluciones Exentas N° 2907, de 2015, y N° 1355, de 2016, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.*

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, se estableció que habría lugar a una instancia de revisión programada en el mes de junio de 2016, y que solo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de*

revisión programadas 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°7, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., informó en su carta de 31 de marzo de 2016, que haría uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones económicas, a saber, la variación de la relación demanda-oferta (razón IPK); descuentos por viajes sin validaciones; inflación en los pagos rezagados; Zonas Pagas que deja de operar el MTT; chalecos reflectantes; ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros medios de transporte público; modificación de uno o más factores que componen el indexador de precios, y operación de nuevos servicios desde terminal Pie Andino de la concesionaria Subus Chile S.A..

1.4 Que, con fecha 15 de abril de 2016, mediante Oficio N°1875/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida y que se estableció como fecha de inicio de la revisión el día 1 de junio de 2016. Adicionalmente, y de acuerdo a lo previsto en las Condiciones de Operación, se le indicó que a más tardar el 15 de mayo debería remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 7.5.3.2 de las mismas, considerando para ello que los puntos que se acogieron a revisión serían la relación demanda-oferta (Razón IPK) y la ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros medios de transporte público. Este último tema se incorporó al proceso de revisión, sin perjuicio de que ello no constituyó una aceptación anticipada de los eventuales efectos de la causal, la cual debía ser determinada y consensuada de conformidad a los antecedentes de que se dispusiera durante el proceso de revisión. Los restantes ítems fueron descartados por no ajustarse a las causales de revisión establecidas en las citadas Condiciones de Operación.

1.5 Que el 15 de mayo de 2016, el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe con un análisis de las variables que, a su entender, requerían ser modificadas de conformidad a lo señalado en la Sección 7.5.3.2 de las Condiciones de Operación.

1.6 Que el 30 de junio de 2016, mediante Oficio N°3312/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Prestador de Servicios que "...teniendo presente el análisis y desarrollo de los planteamientos efectuados por las partes y la complejidad de los mismos, informo a Ud. que el periodo de revisión se prorrogará por el plazo de treinta (30) días, conforme lo dispuesto en la cláusula 7.5.3.3 de las citadas Condiciones...", por lo que el proceso de revisión terminaría el día 1° de agosto de 2016.

1.7 Que el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.

1.8 Que en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta 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 el documento "Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses – Unidad de Negocio N° 7" incorporado como Anexo a la Resolución Exenta N° 1219, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 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 2016

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2016, se llevó a cabo en base al pre-informe entregado por el Prestador de Servicios y 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°1 a N°24, contadas desde el inicio de la prestación de servicios bajo Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 50.120.891 (cincuenta millones ciento veinte mil ochocientos noventa y uno). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador durante el mismo período, asciende a la cantidad de 29.057.960,8 (veintinueve millones cincuenta y siete mil novecientos sesenta coma ocho), 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°7, truncado al segundo decimal, es **1,72 (uno coma setenta y dos)**, conforme se detalla en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 1-24) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 1-24) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A)/(B) IPK_T
50.120.891	29.057.960,8	1,72

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se comparó con el valor de referencia \overline{IPK} vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, el \overline{IPK} vigente asciende a **1,91 (uno coma nueve uno)**.

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 1,1104 (uno coma uno uno cero cuatro).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	\overline{IPK}	\overline{IPK}/IPK_T
1,72	1,91	1,1104

Las condiciones de operación disponen en su punto 7.5.1.1 que "El PPT se **ajustará en forma inversamente proporcional** a la variación registrada por el IPK durante los doce (12) meses anteriores a la fecha de revisión, **respecto del valor de referencia \overline{IPK} vigente**, sin perjuicio de los ajustes que corresponda realizar por las restantes causales descritas en este apartado."

Conforme a lo anterior y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,1104 (uno coma uno uno cero cuatro), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 11,04% (once coma cero cuatro por ciento).

El PPT_0 vigente a la fecha es de \$455,27 (cuatrocientos cincuenta y cinco coma veintisiete pesos)¹, de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (11,04%), se obtiene un ajuste de PPT_0 que asciende a **\$50,26 (cincuenta coma veintiséis pesos)**. Este ajuste debe aplicarse al PPT_0 vigente a la fecha de esta instancia de revisión, el que asciende a \$455,27 (cuatrocientos cincuenta y cinco coma veintisiete pesos).

¹ Conforme al valor consignado en la Ficha Técnica aprobada por las Resoluciones Exentas N° 1248, de 2015, y N° 1355, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Respecto de lo dispuesto en la Sección 7.5.1.1, en relación con el requisito previo a cumplir para la procedencia de 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 "...tendrá lugar si y sólo si dicha reducción del IPK pueda explicarse razonablemente por causas exógenas al Prestador de Servicios, y siempre que en el período de la revisión no se haya verificado una tendencia a la baja, y/o un aumento en la desviación estándar respecto al anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento previstos en el Anexo 6 del presente instrumento, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios. Adicionalmente, se tendrá en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Con todo, aumentos de la evasión superiores a dos puntos porcentuales (es decir, pasar de $x\%$ a $[x+2]\%$), no darán lugar a la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la razón IPK, salvo que dicho aumento de la evasión, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no 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), la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICF no es decreciente. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICR tampoco es decreciente. De esta forma, puede señalarse que Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. no presenta tendencia a la baja.

En relación a la desviación estándar, se concluye que ésta disminuye con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF-ICR

Periodo	ICF	ICR
Jun 12 – May 14	0,0131	0,0391
Jun 15 – May 16	0,0123	0,0094

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 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:

Tabla 4 - transacciones por trimestre y % de evasión

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2013-2	15.733.184	29,60%
2013-3	15.134.685	35,40%
2013-4	15.471.931	31,00%
2014-1	12.411.559	39,90%
2014-2	14.545.934	38,70%
2014-3	14.285.803	36,10%

2014-4	14.866.500	30,70%
2015-1	12.420.437	41,80%
2015-2	14.013.547	34,40%
2015-3	13.265.269	39,40%
2015-4	13.786.908	40,40%
2016-1	12.034.328	41,80%

* Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes.

Para el análisis de los datos expuestos se consideraron dos períodos:

- Desde el segundo trimestre del año 2013, hasta el primer trimestre del año 2014. Este corresponde al período de referencia con respecto al cual se compara el actual período de revisión.
- Desde el tercer trimestre de 2015 hasta el primer trimestre de 2016.

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

Tabla 5 – Aumento de la evasión

Periodo	% evasión
2013 trim2 - 2014 trim1	36,0%
2015 trim3 - 2016 trim1	40,5%
Diferencia	4,5%

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

1. Contratación de Empresa Fiscaliza S.A.
 - Fiscalización del pago de pasaje de los servicio de STP Santiago S.A.
 - Equipo de fiscalizadores en la calle
 - Desarrollo de modelos de optimización
 - Mayor cobertura de puntos fiscalizados
 - Contratación de Empresa Fiscaliza S.A.
2. Trabajos de Investigación en conjunto con la Universidad de Chile
 - Análisis de gestión para la reducción de la evasión de pasajes en el transantiago.
 - Redes espacio-tiempo para itinerario de fiscalización de la evasión en buses de Transantiago.
3. Capacitación personal de Fiscaliza S.A.
 - Resolución de conflictos. Cursos de 16 horas.
4. Piloto torniquetes
 - A partir de 2016 se inició un piloto de instalación de torniquetes con la empresa SRL.

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 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la Sección 7.5.1

3.2.1 Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros medios de transporte público.

Respecto al próximo efecto de la entrada en operación integrada al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago del Tren operado por Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos; efectuados los análisis, se concluye que no se cuenta actualmente con antecedentes técnicos suficientes y que se requiere obtener información más precisa de los organismos técnicos involucrados, con el objeto de valorizar de manera más certera el impacto en el PPT₀ de la empresa, producto del inicio de la operación del tramo Alameda-Nos ya aludido.

Conforme a lo expuesto, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de conformidad a lo establecido en el numeral 7.5.4, de manera que al momento de producirse la integración del servicio de trenes en el tramo Alameda-Nos se haya verificado dicha revisión.

3.2.2 Las partes dejan constancia que no hubo cambios normativos que afectaren en forma relevante las variables del negocio, ni modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las principales variables del negocio. Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la Sección 7.5.1.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2016

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
<i>Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)</i>	\$ 50,26
<i>Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables del negocio</i>	---
<i>Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio</i>	---
<i>Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio</i>	---
<i>Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 7.4.1.6</i>	---
<i>Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio, a través de la DTPM, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT.</i>	---
<i>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</i>	---
Total pesos de PPT₀	\$50,26

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2016, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°7" de las Condiciones de Operación actualmente vigente, por el siguiente:

**"FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N°7**

A. Servicios a Operar
Zona F

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$505,53$

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 5,87%

B.3 $IPK = 1,72$

B.4 $TPK = 1,72$

B.5 $\alpha = 0,03$

B.6 $\beta_1 = 0,35$

B.7 $\beta_2 = 0,65$

B.8 Reserva inicial de afectación = 1.043.364 Plazas-km

B.9 Flota contratada: 402 buses de Flota Operativa Base y 55 buses de Flota de Reserva

C. Programa de Operación

C.1 Se considera la incorporación de 10 buses nuevos tipo B2, ya incluidos en la flota operativa base antes mencionada. La incorporación de estos 10 buses nuevos implicará, como máximo, un aumento de hasta 1,33% de los kilómetros del PO vigente a la fecha en que se incorporen materialmente dichos vehículos a la flota.

C.2 Se contempla la reducción de los kilómetros del Programa de Operación de temporada estival respecto del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.

C.3 Se contempla el uso de la EIM Bellavista de La Florida, operada por Metro S.A.

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

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 2016, 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

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:

- 5.1** *PPT₀: \$505,53 (quinientos cinco coma cincuenta y tres pesos).*
- 5.2** *TPK: 1,72 (uno coma siete dos).*
- 5.3** *Evasión: 40,5% (cuarenta coma cinco por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales, de acuerdo a los datos del Programa Nacional de Fiscalización, obtenidos según su metodología de medición.*

Cláusula VI VARIOS

- 6.1** *En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las disposiciones actuales de las "Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses - Unidad de Negocio N° 7" cuyo texto fue fijado en virtud de las Resoluciones Exentas N° 1219 y N° 1248, ambas de 2015, posteriormente modificadas mediante Resoluciones Exentas N° 2907, de 2015, y N° 1355, de 2016, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.*
- 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 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 de Servicios.

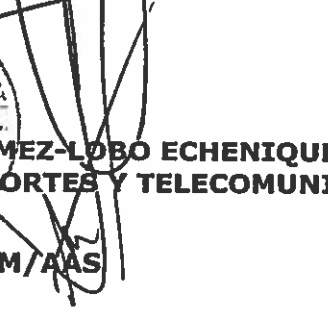



Por lo anterior, el Prestador de Servicios compareciente declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede judicial o administrativa y, en consecuencia, otorga el más amplio, completo y total finiquito, tanto respecto del Estado de Chile, del Ministerio de Transportes 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 de Servicios, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.*
- 6.5** *Personerías: La personería de don Luis Barahona Moraga y de don Jorge Gómez Pérez, para actuar en representación de Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., consta de escritura pública de fecha 15 de julio de 2004, otorgada ante Pamela Hernández Machuca, notario público interino de la Sexta Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de don Andrés Gómez-Lobo Echenique, consta en Decreto Supremo N°669, de fecha 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública."*

Firmado por Andrés Gómez-Lobo Echenique, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y por Luis Barahona Moraga y Jorge Gómez Pérez, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.

2º MODIFÍCASE la Resolución Exenta N°1355, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el sentido de reemplazar la Ficha Técnica aprobada en el resuelto 2º de la referida resolución, por la contenida en el instrumento transcrito en el Resuelto 1º del presente Acto administrativo.

ANÓTESE, NOTIFIQUESE AL PRESTADOR DE SERVICIOS Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO



ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES


OCC/CBG/JAS/ARS/CMS/DRP/JBM/AAS
Distribución

- Gabinete Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Subsecretario de Transportes
- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones RM
- Directorio de Transporte Público Metropolitano
- Oficina de Partes

ACTA DE ACUERDO Y CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS SANTIAGO S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N°7

En Santiago de Chile, a 04 de agosto de 2016, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Andrés Gómez-Lobo Echenique, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N°7.020.373-1, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el "**Ministerio**" o "**MTT**", por una parte, y por la otra, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N°7, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., R.U.T. N° 99.559.010-7, representada por don Luis Barahona Moraga, cédula nacional de identidad N°8.711.413-9, y por don Jorge Gómez Pérez, cédula nacional de identidad N°6.051.829-7, ambos domiciliados en Abdón Cifuentes N°36, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente el "**Prestador de Servicios**" o simplemente "**el Prestador**", se ha acordado lo siguiente:

Cláusula I ANTECEDENTES

1.1 Con fecha 01 de junio de 2015, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 18.696 y en el artículo 1° bis del D.S. N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la empresa Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. asumió la calidad de Prestador de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N°7, del Sistema de Transporte Público de Santiago, bajo el régimen de Condiciones Específicas de Operación, todo ello en virtud de las Resoluciones Exentas N° 1219 y N° 1248, ambas de 2015, posteriormente modificadas mediante Resoluciones Exentas N° 2907, de 2015, y N° 1355, de 2016, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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, se estableció que habría lugar a una instancia de revisión programada en el mes de junio de 2016, y que solo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programadas 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°7, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., informó en su carta de 31 de marzo de 2016, que haría uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones económicas, a saber, la variación de la relación demanda-oferta (razón IPK); descuentos por viajes sin validaciones; inflación en los pagos rezagados; Zonas

Pagas que deja de operar el MTT; chalecos reflectantes; ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros medios de transporte público; modificación de uno o más factores que componen el indexador de precios, y operación de nuevos servicios desde terminal Pie Andino de la concesionaria Subus Chile S.A..

1.4 Que, con fecha 15 de abril de 2016, mediante Oficio N°1875/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Prestador de Servicios que la solicitud de revisión programada fue acogida y que se estableció como fecha de inicio de la revisión el día 1 de junio de 2016. Adicionalmente, y de acuerdo a lo previsto en las Condiciones de Operación, se le indicó que a más tardar el 15 de mayo debería remitir el pre-informe a que se refiere el numeral 7.5.3.2 de las mismas, considerando para ello que los puntos que se acogieron a revisión serían la relación demanda-oferta (Razón IPK) y la ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros medios de transporte público. Este último tema se incorporó al proceso de revisión, sin perjuicio de que ello no constituyó una aceptación anticipada de los eventuales efectos de la causal, la cual debía ser determinada y consensuada de conformidad a los antecedentes de que se dispusiera durante el proceso de revisión. Los restantes ítems fueron descartados por no ajustarse a las causales de revisión establecidas en las citadas Condiciones de Operación.

1.5 Que el 15 de mayo de 2016, el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe con un análisis de las variables que, a su entender, requerían ser modificadas de conformidad a lo señalado en la Sección 7.5.3.2 de las Condiciones de Operación.

1.6 Que el 30 de junio de 2016, mediante Oficio N°3312/2016, el Director de Transporte Público Metropolitano informó al Prestador de Servicios que *"...teniendo presente el análisis y desarrollo de los planteamientos efectuados por las partes y la complejidad de los mismos, informo a Ud. que el periodo de revisión se prorrogará por el plazo de treinta (30) días, conforme lo dispuesto en la cláusula 7.5.3.3 de las citadas Condiciones..."*, por lo que el proceso de revisión terminaría el día 1° de agosto de 2016.

1.7 Que el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.

1.8 Que en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta 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 el documento *"Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses - Unidad de Negocio N° 7"* incorporado como Anexo a la Resolución Exenta N° 1219, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 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 2016

Las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2016, se llevó a cabo en base al pre-informe entregado por el Prestador de Servicios y 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°1 a N°24, contadas desde el inicio de la prestación de servicios bajo Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a la fecha de inicio del proceso de revisión) ascienden, conforme se acredita en el Anexo 1, a 50.120.891 (cincuenta millones ciento veinte mil ochocientos noventa y uno). Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador durante el mismo período, asciende a la cantidad de 29.057.960,8 (veintinueve millones cincuenta y siete mil novecientos sesenta coma ocho), 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°7, truncado al segundo decimal, es **1,72 (uno coma setenta y dos)**, conforme se detalla en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 1-24) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 1-24) $\sum Kms_i \cdot ICT_i$	(C)=(A)/(B) IPK_T
50.120.891	29.057.960,8	1,72

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se comparó con el valor de referencia \overline{IPK} vigente. Para esta revisión y tal como se indica en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, el \overline{IPK} vigente asciende a **1,91 (uno coma nueve uno)**.

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 1,1104 (uno coma uno uno cero cuatro).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa de IPK

IPK_T	\overline{IPK}	\overline{IPK}/IPK_T
1,72	1,91	1, 1104

Las condiciones de operación disponen en su punto 7.5.1.1 que "El PPT se **ajustará en forma inversamente proporcional** a la variación registrada por el IPK durante los doce (12) meses anteriores a la fecha de revisión, **respecto del valor de referencia \overline{IPK} vigente**, sin perjuicio de los ajustes que corresponda realizar por las restantes causales descritas en este apartado."

Conforme a lo anterior y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,1104 (uno coma uno uno cero cuatro), el PPT₀ debe ajustarse, al alza, en un 11,04% (once coma cero cuatro por ciento).

El PPT₀ vigente a la fecha es de \$455,27 (cuatrocientos cincuenta y cinco coma veintisiete pesos)¹, de forma tal que al aplicar el porcentaje de variación de la razón IPK (11,04%), se obtiene un ajuste de PPT₀ que asciende a **\$50,26 (cincuenta coma veintiséis pesos)**. Este ajuste debe aplicarse al PPT₀ vigente a la fecha de esta instancia de revisión, el que asciende a \$455,27 (cuatrocientos cincuenta y cinco coma veintisiete pesos).

Respecto de lo dispuesto en la Sección 7.5.1.1, en relación con el requisito previo a cumplir para la procedencia de 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 "...tendrá lugar si y sólo si dicha reducción del IPK pueda explicarse razonablemente por causas exógenas al Prestador de Servicios, y siempre que en el período de la revisión no se haya verificado una tendencia a la baja, y/o un aumento en la desviación estándar respecto al anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento previstos en el Anexo 6 del presente instrumento, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios. Adicionalmente, se tendrá en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Con todo, aumentos de la evasión superiores a dos puntos porcentuales (es decir, pasar de x% a [x+2]%), no darán lugar a la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la razón IPK, salvo que dicho aumento de la evasión, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no 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), la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICF no es decreciente. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, la tendencia mostrada por el indicador de cumplimiento ICR tampoco es decreciente. De esta forma, puede señalarse que Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. no presenta tendencia a la baja.

En relación a la desviación estándar, se concluye que ésta disminuye con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF-ICR

Periodo	ICF	ICR
Jun 12 – May 14	0,0131	0,0391
Jun 15 – May 16	0,0123	0,0094

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,

¹ Conforme al valor consignado en la Ficha Técnica aprobada por las Resoluciones Exentas N° 1248, de 2015, y N° 1355, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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 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:

Tabla 4 - transacciones por trimestre y % de evasión

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión*
2013-2	15.733.184	29,60%
2013-3	15.134.685	35,40%
2013-4	15.471.931	31,00%
2014-1	12.411.559	39,90%
2014-2	14.545.934	38,70%
2014-3	14.285.803	36,10%
2014-4	14.866.500	30,70%
2015-1	12.420.437	41,80%
2015-2	14.013.547	34,40%
2015-3	13.265.269	39,40%
2015-4	13.786.908	40,40%
2016-1	12.034.328	41,80%

* Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes.

Para el análisis de los datos expuestos se consideraron dos períodos:

- Desde el segundo trimestre del año 2013, hasta el primer trimestre del año 2014. Este corresponde al período de referencia con respecto al cual se compara el actual período de revisión.
- Desde el tercer trimestre de 2015 hasta el primer trimestre de 2016.

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

Tabla 5 - Aumento de la evasión

Periodo	% evasión
2013 trim2 - 2014 trim1	36,0%
2015 trim3 - 2016 trim1	40,5%
Diferencia	4,5%

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

1. Contratación de Empresa Fiscaliza S.A.
 - Fiscalización del pago de pasaje de los servicio de STP Santiago S.A.
 - Equipo de fiscalizadores en la calle
 - Desarrollo de modelos de optimización
 - Mayor cobertura de puntos fiscalizados
 - Contratación de Empresa Fiscaliza S.A.
2. Trabajos de Investigación en conjunto con la Universidad de Chile
 - Análisis de gestión para la reducción de la evasión de pasajes en el transantiago.
 - Redes espacio-tiempo para itinerario de fiscalización de la evasión en buses de Transantiago.
3. Capacitación personal de Fiscaliza S.A.
 - Resolución de conflictos. Cursos de 16 horas.
4. Piloto torniquetes
 - A partir de 2016 se inició un piloto de instalación de torniquetes con la empresa SRL.

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 Restantes aspectos susceptibles de revisión de conformidad a lo dispuesto en la Sección 7.5.1

3.2.1 Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros medios de transporte público.

Respecto al próximo efecto de la entrada en operación integrada al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago del Tren operado por Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos; efectuados los análisis, se concluye que no se cuenta actualmente con antecedentes técnicos suficientes y que se requiere obtener información más precisa de los organismos técnicos involucrados, con el objeto de valorizar de manera más certera el impacto en el PPT₀ de la empresa, producto del inicio de la operación del tramo Alameda-Nos ya aludido.

Conforme a lo expuesto, las partes oportunamente harán uso de la instancia de revisión excepcional, de conformidad a lo establecido en el numeral 7.5.4, de manera

que al momento de producirse la integración del servicio de trenes en el tramo Alameda-Nos se haya verificado dicha revisión.

3.2.2 Las partes dejan constancia que no hubo cambios normativos que afectaren en forma relevante las variables del negocio, ni modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las principales variables del negocio. Tampoco hubo cambios en los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la Sección 7.5.1.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2016

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda – Oferta (Razón IPK)	\$ 50,26
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 7.4.1.6	---
Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio, a través de la DTPM, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT.	---
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	---
Total pesos de PPT₀	\$50,26

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada correspondiente al año 2016, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N°7" de las Condiciones de Operación actualmente vigente, por el siguiente:

**"FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N°7**

A. Servicios a Operar

Zona F

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$505,53$

B.2 *Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 5,87%*

B.3 $IPK = 1,72$

B.4 $\overline{TPK} = 1,72$

B.5 $\sigma = 0,03$

B.6 $\beta_1 = 0,35$

B.7 $\beta_2 = 0,65$

B.8 *Reserva inicial de afectación = 1.043.364 Plazas-km*

B.9 *Flota contratada: 402 buses de Flota Operativa Base y 55 buses de Flota de Reserva*

C. Programa de Operación

C.1 *Se considera la incorporación de 10 buses nuevos tipo B2, ya incluidos en la flota operativa base antes mencionada. La incorporación de estos 10 buses nuevos implicará, como máximo, un aumento de hasta 1,33% de los kilómetros del PO vigente a la fecha en que se incorporen materialmente dichos vehículos a la flota.*

C.2 *Se contempla la reducción de los kilómetros del Programa de Operación de temporada estival respecto del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.*

C.3 *Se contempla el uso de la EIM Bellavista de La Florida, operada por Metro S.A.*

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

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 2016, 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

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:

- 5.1** *PPT₀*: \$505,53 (quinientos cinco coma cincuenta y tres pesos).
- 5.2** *TPK*: 1,72 (uno coma siete dos).
- 5.3** Evasión: 40,5% (cuarenta coma cinco por ciento) equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales, de acuerdo a los datos del Programa Nacional de Fiscalización, obtenidos según su metodología de medición.

Cláusula VI VARIOS

- 6.1** En todo lo no modificado por el presente instrumento seguirán vigentes las disposiciones actuales de las "Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses - Unidad de Negocio N° 7" cuyo texto fue fijado en virtud de las Resoluciones Exentas N° 1219 y N° 1248, ambas de 2015, posteriormente modificadas mediante Resoluciones Exentas N° 2907, de 2015, y N° 1355, de 2016, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 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 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 de Servicios.

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 de Servicios, en tanto que los otros dos quedan en poder del Ministerio.
- 6.5 Personerías: La personería de don Luis Barahona Moraga y de don Jorge Gómez Pérez, para actuar en representación de Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., consta de escritura pública de fecha 15 de julio de 2004, otorgada ante Pamela Hernández Machuca, notario público interino de la Sexta Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de don Andrés Gómez-Lobo Echenique, consta en Decreto Supremo N°669, de fecha 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.


ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones


LUIS BARAHONA MORAGA
SERVICIO DE TRANSPORTE DE
PERSONAS SANTIAGO S.A.


JORGE GÓMEZ PÉREZ
SERVICIO DE TRANSPORTE DE
PERSONAS SANTIAGO S.A.

