Buses Vule S.A.

Carta Nº 087 / GG / 2017

ANT: Oficio 2482/2017, de fecha 30 de mayo de 2017, del Directorio de Transporte Público Metropolitano de Santiago.

Santiago, 12 de junio de 2017

Señor
Nicolás Gómez Yianatos
Administrador de Contrato del Directorio de Transporte Público Metropolitano
Moneda 975 Piso 7, Santiago, Región Metropolitana
PRESENTE

De nuestra consideración:

SIMÓN ABELARDO DOSQUE SAN MARTÍN, contador auditor, cédula nacional de identidad Nº 5.800.674-2, Gerente General y Representante Legal de la empresa **BUSES VULE S.A.**, persona jurídica del giro prestación de servicios de transporte, rol único tributario Nº 76.071.048-2 ambos domiciliados en La Concepción 191, piso 4, comuna de Providencia, ciudad de Santiago, respetuosamente digo:

En respuesta al requerimiento señalado en el oficio indicado en el ANT., el cual nos fue notificado el día 30 de mayo de 2017, es que debo comunicar que luego de analizar los antecedentes y efectuar las proyecciones pertinentes, nos vemos en la necesidad de comunicar formalmente que **no aceptamos** la solicitud de implementar la **Modificación de horario de operación servicios I04 e I04c propuesta,** ya que, según los antecedentes que obran en el mismo informe fundante, dicho servicio, no cuenta con el número de validaciones mínimas para poder cubrir el costo mínimo que genera prestar tal servicio.

En efecto, el punto 3.8 del informe técnico fundante de la solicitud expresa que *"Para el operador no existe un beneficio evidente, salvo el eventual aumento en el atractivo financiero que pueda tener el servicio por la demanda que pueda capturar producto de la creación del nuevo servicio."*. Así aún cuando se podría proyectar un eventual beneficio, el mismo estudio señala, según tabla 1, que **los kilómetros requeridos por tipo de día para realizar el servicio nocturno propuesto son 297.6 para día laboral, 392.3 para día sábado y 417.7 para día domingo, lo que equivale a 9907 kilómetros para**

Buses Vule S.A.

un mes tipo (21 laborales, 4 sábados y 5 domingos), mientras que la demanda actual, según tabla 18, serían 2.235 transacciones para el periodo nocturno. Esto generaría un IPK del servicio nocturno de 0,23 (pax/km) y que según la tabla 20 del informe disminuye el IPK global de la empresa en -0,07%, lo que claramente no permite sustentar los costos operacionales del servicio.

Adicionalmente, se debe señalar que en el mismo informe (tablas 11, 12 y 13) se detalla que la implementación de la propuesta requiere de un incremento de 3 buses en el periodo nocturno, lo implica incurrir en un costo adicional de personal de conducción nocturno.

Por lo tanto, a lo lapidario que resulta el factor costo de operación de un servicio tan deficitario como el que se nos solicita servir se debe adicionar **el potencial costo incremental que su implementación implicaría para la empresa.**

Por lo anterior, debemos declinar la propuesta de asunción de este servicio nocturno que se nos ha planteado, pues en las actuales condiciones financieras de nuestro contrato de concesión, no resulta rentable, circunstancia que obviamente puede variar si se genera una instancia de revisión excepcional que nos permita reequilibrar los recursos económicos para cubrir una operación como la solicitada.

Esperando que esta respuesta sea comprendida y acogida positivamente, le saluda cordialmente.

Simón Dosque San Martín
Gerente General

Distribución:
C/C

- Guillermo Muñoz Senda, Director del Directorio de Transporte Público Metropolitano, Moneda 975, Santiago
- Archivo