



Aprueba Acta de Acuerdo de Cierre de Proceso de Revisión Programada de la Unidad de Negocio N°4, Express de Santiago Uno S.A.

RESOLUCIÓN N°36

Santiago, 20 de octubre de 2020.

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

JCGC/JLDC/GSW/XBM/AAR/LPS/VAL/ECH/AAS/ADS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
22 OCT 2020
RECIBIDO

16 DIC 2020

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

RECEPCIÓN

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O.P., U. Y T.		
SUB DEPTO. MUNICIPI.		

REFRENDACIÓN

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 Carta Carta GAL 045-20-E, de 31 de marzo de 2020, de Express de Santiago Uno S.A.; el Oficio N° 1720, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano; la Carta GAL 088-20-E, de 19 de junio de 2020, de Express de Santiago Uno S.A.; el Oficio N° 2043, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano; la Carta GAL-090-20-E, de 23 de junio de 2020, de Express de Santiago Uno S.A.; las Resoluciones N° 7 y N° 8, de 2019, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1. Que, para velar por la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros, las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución Exenta N° 1771, citada en el Visto, 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. Al efecto, establecieron que habría lugar a una instancia de revisión programada en el mes de mayo de 2020, y que sólo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada 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.

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

07778/2020

32
PASIVOS
CONTINGEN

2. Que, Express de Santiago Uno S.A., mediante Carta GAL 045-20-E, de 31 de marzo de 2020, solicitó hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello, describió como las causales que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones económicas, la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); la entrada en vigencia de la Ley N° 20.940, que modifica normas sobre procedimiento de negociación colectiva; la entrada en vigencia de la Ley N° 21.015, sobre inclusión de personas con discapacidad al mundo laboral; "vandalismo delictual sistemático pre y post estallido social" e incremento de la evasión como consecuencia del estallido social del 18 de octubre de 2019; medidas adoptadas por la Autoridad con posterioridad al 18 de octubre de 2019 y medidas de la Autoridad Sanitaria en el contexto de la pandemia por COVID-19 que habrían tenido impactos económicos para el Prestador de Servicios.
3. Que, mediante Oficio N° 1720, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se acogió la solicitud de revisión programada, sólo respecto de la relación demanda-oferta (Razón IPK), informándose como fecha de inicio de la revisión el día 1° de mayo de 2020, para efectos de los ajustes que se acordasen con posterioridad.
4. Que, a través de Carta GAL 088-20-E, de 19 de junio de 2020, el Prestador de Servicios solicitó una prórroga del plazo para el envío del pre-informe. En respuesta a ello, mediante Oficio N° 2043, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se accedió a la solicitud referida, estableciendo como nuevo plazo el día el 3 de julio de 2020.
5. Que, mediante la Carta GAL-090-20-E, de 23 de junio de 2020, el Prestador de Servicios hizo entrega de su Presentación de Antecedentes, que contiene un análisis de las variables que, a su entender, requerían ser modificadas, de conformidad a lo señalado en la sección 7.5.1 de las Condiciones de Operación.
6. Que, las partes llevaron a cabo el proceso de revisión programada referido anteriormente mediante negociaciones, en las que se revisó únicamente lo concerniente a la causal contemplada en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, referente a la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK).
7. Que, de conformidad con lo señalado, las partes consensuaron el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.
8. 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, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, dentro de las esferas de sus respectivas competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, deben aprobar el Acta de Acuerdo de Cierre de Proceso de Revisión Programada, suscrita por las partes con fecha 21 de septiembre de 2020, y realizar las adecuaciones correspondientes que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios.

RESUELVO:

APRUEBASE el Acta de Acuerdo de Cierre de Proceso de Revisión Programada, suscrita entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Express de Santiago Uno S.A., el 21 de septiembre de 2020, que se transcribe íntegramente a continuación:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
 Oficio : E80866/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

=====

**"ACTA DE ACUERDO DE CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 4**

En Santiago de Chile, a 21 de septiembre de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, 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° 4, Express de Santiago Uno S.A., Rut N° 99.577.390-2, representada por don Cristián José Saphores Martínez, chileno, casado, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N° 7.052.000-1 y don Jorge Rodrigo Garcés Garay, chileno, casado, abogado, cédula nacional de identidad N° 12.536.487-K, ambos domiciliados en Av. Recoleta N° 5151, de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el **"Prestador de Servicios"** o simplemente **"el Prestador"**, se ha acordado lo siguiente:

Cláusula I ANTECEDENTES

1.1 Con fecha 23 de junio de 2019, 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 Express de Santiago Uno S.A. asumió la calidad de Prestador 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, bajo el régimen de Condiciones Específicas de Operación, conforme a la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, posteriormente modificadas mediante las Resoluciones N° 63, de 2019, y N° 18, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y renovadas mediante Resolución N° 21, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.2 En relación con lo anterior, la sección 7.1 de las Condiciones Específicas de Operación establece las Directrices de las Condiciones Económicas de aquellas, señalando en el punto 7.1.2, denominado "Equilibrio Económico y Sostenibilidad", que las referidas Condiciones de Operación deben velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

1.3 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 mayo de 2020, y que sólo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada 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.

1.4 Que, de conformidad a lo dispuesto en la referida sección 7.5.3, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 4, Express de Santiago Uno S.A., solicitó a través de Carta GAL 045-20-E, de 31 de marzo de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió como los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); la entrada en vigencia de la Ley N° 20.940, que modifica normas sobre procedimiento de negociación colectiva; la entrada en vigencia de la Ley N° 21.015, sobre inclusión de personas con discapacidad al mundo laboral; ~~"vandalismo delictual sistemático pre y post estallido social"~~ e incremento de la inversión como consecuencia

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

del estallido social del 18 de octubre de 2019; medidas adoptadas por la Autoridad con posterioridad al 18 de octubre de 2019 y medidas de la Autoridad Sanitaria en el contexto de la pandemia por COVID-19 que habrían tenido impactos económicos para el Prestador de Servicios.

1.5 Que, con fecha 29 de mayo de 2020, mediante Oficio N° 1720, del Director de Transporte Público Metropolitano, se acogió la solicitud de revisión programada, y se estableció como fecha de inicio del proceso el día 1° de mayo de 2020, para efectos de los ajustes que se acordasen con posterioridad. Adicionalmente, se indicó que a más tardar el día 22 de junio de 2020, debía remitirse el pre-informe a que se refiere la sección 7.5.3.2 de las citadas Condiciones de Operación. Lo anterior, en consideración a la situación de emergencia sanitaria y estado de excepción de catástrofe por calamidad pública por la pandemia de COVID-19, que retrasó la ejecución de ciertos procesos, para enfocar los esfuerzos en la atención de la contingencia.

1.6 Que, a través de la Carta GAL 088-20-E, de 19 de junio de 2020, el Prestador de Servicios solicitó una prórroga del plazo para el envío del pre-informe señalado en el numeral precedente. En atención a ello, por Oficio N° 2043, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se dio lugar a la solicitud, extendiendo el plazo indicado hasta el 3 de julio de 2020.

1.7 Que, mediante Carta GAL-090-20-E, de 23 de junio de 2020, el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe solicitado, respecto de la "Relación demanda-oferta (Razón IPK)", en la que incorporó también las demás materias indicadas en la cláusula 1.4 anterior.

1.8 Que, el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación vigentes, alcanzándose acuerdo respecto de la relación demanda-oferta (Razón IPK) y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.

1.9 Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta de 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° 4 incorporado como Anexo a la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, 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 2020

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente 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. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación de las Condiciones de Operación, la que fue aprobada mediante Resolución N° 63, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que incorporó la sección 7.4.3 que regula los

Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====



ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la sección 7.4.1, la cual excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N° 227, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 4, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

Adicionalmente, 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. Seguidamente, se adoptaron cuarentenas de 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.

Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir el contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, 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 muy 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.

En razón de lo expuesto, mediante las Resoluciones Exentas N° 910, N° 951, N° 994, N° 1057, N° 1208, N° 1268 y N° 1411, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se establecieron como períodos de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 4, aquellas quincenas comprendidas entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto en esta revisión programada, por cuanto no fue posible contar con todos los datos necesarios para analizar adecuadamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1, por lo que se realizaron los análisis correspondientes en base a la información disponible, lo que se detalla en el Informe de Revisión Programada preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Sin perjuicio de lo expuesto, las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2020, se llevó a cabo sobre la base de las siguientes consideraciones generales:

3.1 Relación demanda – oferta (Razón IPK)



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Las transacciones pagadas al Prestador de Servicios en las Liquidaciones N°169 a N°192, considerando el periodo de la Concesión y de las Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a esta fecha¹) de la Unidad de Negocio N° 4 ascienden, conforme se indica en el Anexo 1, a 98.029.162 (noventa y ocho millones veintinueve mil ciento sesenta y dos).

Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador de Servicios durante el mismo período asciende a la cantidad de 53.666.096 (cincuenta y tres millones seiscientos sesenta y seis mil noventa y seis), 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°4, truncado al segundo decimal, es 1,82 (uno coma ochenta y dos), conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 169-192) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 169-192) $\sum Kms_t \cdot ICT_t$	(C)=(A) /(B) IPK_T
98.029.162	53.666.096	1,82

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia del $\overline{IPK}$ vigente. Para esta revisión, de conformidad con la Resolución Exenta N°1771, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el $\overline{IPK}$ vigente asciende a 1,94 (uno coma noventa y cuatro).

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 1,0659 (uno coma cero seis cinco nueve).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa del IPK

IPK_T	$\overline{IPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
1,82	1,94	1,0659

Conforme a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,0659 (uno coma cero seis cinco nueve), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 6,59% (seis coma cincuenta y nueve por ciento).

Respecto de lo dispuesto en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, en relación con las condiciones establecidas para 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 procede sólo si en el período entre revisiones no se verifica una tendencia a la baja, y/o un aumento de la desviación estándar respecto del anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento establecidos en el Anexo 6 de las Condiciones

¹ Se consideran las 24 liquidaciones anteriores respecto del operador. Ello implica incluir liquidaciones verificadas durante la vigencia del Contrato de Concesión y bajo el régimen de Condiciones de Operación, por cuanto estas últimas sólo se encuentran vigentes desde el 23 de junio de 2019.



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

de Operación, que puedan explicarse razonablemente por causas 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), que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, que no hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. De esta forma, puede señalarse que Express de Santiago Uno S.A. no presenta tendencia a la baja por razones atribuibles al Prestador de Servicios.

En relación a la desviación estándar, se concluye que esta presenta los siguientes resultados con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR

Periodo	ICF	ICR
May 16 - Abr 18	0,0157	0,0147
May 18 - Abr 20	0,0244	0,0285

Como puede observarse, la desviación estándar en ambos casos aumenta. No obstante, tal aumento puede razonablemente explicarse por causas no atribuibles al Prestador de Servicios. En ese sentido, corresponde señalar que en el mes de octubre de 2018 se realizaron reasignaciones de diez servicios antes operados por Inversiones Alsacia S.A., los cuales a partir de esa fecha comenzaron a ser operados por Express de Santiago Uno S.A.; adicionalmente, se realizaron ajustes al programa de operación. Posteriormente, desde el programa de operación correspondiente al período estival 1 de 2019, se evidenció un salto de quiebre en la tendencia de los valores de los indicadores exhibidos por el operador, observando un aumento de todos ellos, lo que se explicaría por la adecuación del programa de operaciones, y por la mayor disponibilidad de recursos (aumento de flota de reserva y auxiliar) que generó el conjunto de adecuaciones ya descritas. Desde esa fecha, los indicadores de calidad presentan un importante cambio al alza, lo que incide en una mayor desviación estándar. Luego, el aumento en la desviación no podría atribuirse solamente a una operación más irregular, sino que sería el reflejo del quiebre en tendencia producto de la mejora de la operación. A ello deben sumarse el conjunto de circunstancias a que se ha hecho referencia en los primeros párrafos de la cláusula tercera, cuyos efectos también podrían haber incidido de alguna manera en variaciones de los indicadores objeto de análisis.

De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la tendencia y/o desviación estándar de los indicadores ICR e ICF.

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 Servicios.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara el actual período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la cláusula V del Addendum aprobado por Resolución N°8, de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el índice de referencia alcanza a 25,40% (veinticinco coma cuarenta por ciento).

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General



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, para el periodo de revisión, son los siguientes:

Tabla 4 – Evasión servicios operados por Express de Santiago Uno S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión ²
2018-1	35.828.363	34,00%
2018-2	40.943.161	29,20%
2018-3	38.328.709	27,60%
2018-4	45.446.980	34,70%
2019-1	40.786.461	30,30%
2019-2	44.592.701	36,40%
2019-3	42.221.848	33,40%
2019-4	32.237.993	43,90%
2020-1	26.619.596	40,50%

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 del período actual, se calcula la diferencia respecto de periodo de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de aumento de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 5 – Aumento de la evasión

Período	% evasión
2016 trim2 - 2018 trim1	25,40%
2018 trim2 - 2020 trim1	34,04%
diferencia	8,64%

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Express de Santiago Uno S.A. ha registrado un aumento superior a dos puntos porcentuales. No obstante, el Prestador de Servicios ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión, lo que permite afirmar que el señalado aumento puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles a aquel.

En ese sentido, puede señalarse primeramente como causa exógena del aumento de la evasión desde el año 2019, la incorporación de los servicios antes operados por la empresa Inversiones Alsacia S.A., por la reasignación llevada a cabo por el Ministerio de dichos servicios, los cuales operaban con altos índices de evasión. Asimismo, los hechos acaecidos desde el 18 de octubre de 2019 también incidieron en las dificultades para el control eficiente de la evasión.

Complementando lo anterior, corresponde indicar las acciones realizadas por el Prestador de Servicios para el control de la evasión, las que contemplaron:

-Fiscalización privada focalizada en zonas pagas: A partir del año 2018, la empresa Central Servicing SpA, contratada por el Prestador de Servicios, concentró sus

² Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización, de la Subsecretaría de Transportes. No se incluye el segundo trimestre de 2020 debido a que aún no ha sido informado.

TOMADO RAZON CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

servicios en la fiscalización en zonas pagas, mediante fiscalizadores privados que realizan controles en paraderos, zonas pagas y al interior de buses, en los ejes y zonas definidos por Express de Santiago Uno S.A., de acuerdo a planes concordados con la Secretaría Ejecutiva del DTPM. Actualmente, el 100% de la fiscalización en la jornada de la mañana se concentra en zonas pagas, mientras que en la jornada de la tarde un 87,90 % se realiza en zonas pagas y un 12,10% en paradas.

- Iniciativas de mejora en sectores con alta evasión:
 - En la Estación Intermodal La Cisterna, se mantuvo el trabajo en relación a la percepción de los usuarios, realizando una distribución más efectiva de los ordenadores de fila (serpentín), y mediante el mejoramiento de la coordinación de los fiscalizadores y monitores, así como la información entregada a los usuarios.
 - En el sector de Vespucio Norte, se realizaron gestiones con el municipio de Recoleta para la instalación de una infraestructura apropiada para la zona paga de Vespucio Norte, la cual se implementó en enero de 2018.
 - En el sector de la Plaza de Renca, en mayo de 2017 se implementaron las paradas 1, 2 y 3; no obstante, en la parada 4 existían usuarios que transbordaban y no validaban en ninguna etapa de su viaje, por lo que se establecieron nuevas zonas pagas en la calle Domingo Santa María de dicha comuna.

-Desde el año 2013, la empresa Alto Evasión S.A. presta servicios para la elaboración, realización y ejecución de un Plan Integral Anti-evasión, el cual contempla como pilares estratégicos la creación de Sistemas de información inteligente; la Comunicación Disuasiva y la Gestión Legal Persuasiva.

Por tanto, a juicio del Ministerio, el aumento de la evasión por sobre los dos puntos porcentuales no puede explicarse única y razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

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 con lo dispuesto en la sección 7.5.1

Las partes dejan constancia que han alcanzado acuerdo respecto del aspecto relativo a la variación de la relación Demanda - Oferta o razón IPK, siendo ésta, por tanto, una materia no disputada entre las partes.

Adicionalmente, en la presente revisión programada no se revisaron cambios normativos u otros de los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la sección 7.5.1 de las Condiciones de Operación, planteados por el Prestador de Servicios.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2020

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda - Oferta (Razón IPK)	\$41,26

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General



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	\$41,26

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N° 4", contenido en el Acta de Acuerdo de Cierre de Proceso de Revisión Excepcional de la Unidad de Negocio N° 4, aprobada mediante Resolución N° 18, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, por el 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** $PPT_0 = \$715,32$ (setecientos quince coma treinta y dos pesos).
- B.2** Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 8,29%
- B.3** $\overline{IPK} = 1,82$ (uno coma ochenta y dos).
- B.4** $\alpha = 0,03$
- B.5** $\beta_1 = 0,35$
 $\beta_2 = 0,85$ para primer ajuste AIPK a realizarse en la Liquidación N°25 (si la hubiere) contada desde el inicio de las condiciones de operación.
 $\beta_2 = 0,65$ para los restantes ajustes de AIPK.
- 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.

=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====



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 presentes Condiciones.
- C.2 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.

Este cambio registrá, conforme lo dispone la sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación, a partir del día 1° de mayo de 2020, 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 $PPT_0 = \$715,32$ (setecientos quince coma treinta y dos pesos).
- 5.2 $\overline{IPK} : 1,82$ (uno coma ochenta y dos).
- 5.3 Evasión: 34,04% (treinta y cuatro coma cero cuatro por ciento), equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

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° 4" cuyo texto fue fijado en virtud de las Resolución Exenta N° 1771, de 2019, 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 uno de los mecanismos necesarios 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.
- Por lo anterior, el Prestador de Servicios compareciente declara por este acto que renuncia a iniciar 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 estrictamente de la materia respecto de la cual se ha llegado a acuerdo en el presente proceso de revisión programada, 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 Cristián Saphores Martínez y de don Jorge Garcés Garay, para actuar en representación de Express de Santiago Uno S.A., consta respectivamente de escrituras públicas de fecha 20 de abril de 2015 y 23 de diciembre de 2014, otorgadas ante María Gloria Acharán Toledo, notario público titular de la Cuadragésima Segunda Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N° 413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Anexo 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-may.-19	287	169	7.210.533	3.706.102	0,974161143	3.610.340
10-jun.-19	288	170	7.336.995	3.964.333	0,959439743	3.803.538
25-jun.-19	289	171	6.966.883	3.738.657	0,959789522	3.588.324
10-jul.-19	290	172	6.300.440	3.556.734	0,941335026	3.348.079
25-jul.-19	291	173	6.804.687	3.609.734	0,966424159	3.488.534
10-ago.-19	292	174	6.645.161	3.777.971	0,978363984	3.696.230
25-ago.-19	293	175	6.859.541	3.510.775	0,972769000	3.415.173
10-sep.-19	294	176	7.482.277	3.799.150	0,971905022	3.692.412
25-sep.-19	295	177	6.770.147	3.497.906	0,974649740	3.409.233
10-oct.-19	296	178	5.464.707	3.221.979	0,978958030	3.154.182

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General



25-oct.-19	297	179	7.199.375	3.623.346	0,983320805	3.562.911
10-nov.-19	298	180	0	3.831.581	0,938931726	0
25-nov.-19	299	181	0	3.555.972	Excluido	0
10-dic.-19	300	182	0	3.547.469	Excluido	0
25-dic.-19	301	183	0	3.509.980	Excluido	0
10-ene.-20	302	184	0	3.691.297	0,911758863	0
25-ene.-20	303	185	4.717.618	3.091.544	0,973612379	3.009.966
10-feb.-20	304	186	5.228.268	3.326.352	0,948924258	3.156.456
25-feb.-20	305	187	4.206.696	2.946.424	0,943824872	2.780.908
10-mar.-20	306	188	4.079.791	2.783.183	0,971855432	2.704.851
25-mar.-20	307	189	4.756.043	3.455.074	0,939186078	3.244.957
10-abr.-20	308	190	0	2.991.778	0,973543132	0
25-abr.-20	309	191	0	2.475.667	0,953942420	0
10-may.-20	310	192	0	2.587.743	0,960989771	0
			98.029.162			53.666.096

FDO. Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Cristián José Saphores Martínez y Jorge Rodrigo Garcés Garay, Express de Santiago Uno S.A.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones



IGNACIO BRIONES ROJAS
Ministro de Hacienda



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

**ACTA DE ACUERDO DE CIERRE DE PROCESO DE REVISIÓN PROGRAMADA
ENTRE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Y
EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A.
UNIDAD DE NEGOCIO N° 4**

En Santiago de Chile, a 21 de septiembre de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, 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° 4, Express de Santiago Uno S.A., Rut N° 99.577.390-2, representada por don Cristián José Saphores Martínez, chileno, casado, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N° 7.052.000-1 y don Jorge Rodrigo Garcés Garay, chileno, casado, abogado, cédula nacional de identidad N° 12.536.487-K, ambos domiciliados en Av. Recoleta N°5151, de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante el **"Prestador de Servicios"** o simplemente **"el Prestador"**, se ha acordado lo siguiente:

Cláusula I ANTECEDENTES

1.1 Con fecha 23 de junio de 2019, 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 Express de Santiago Uno S.A. asumió la calidad de Prestador 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, bajo el régimen de Condiciones Específicas de Operación, conforme a la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, posteriormente modificadas mediante las Resoluciones N° 63, de 2019, y N° 18, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y renovadas mediante Resolución N° 21, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.2 En relación con lo anterior, la sección 7.1 de las Condiciones Específicas de Operación establece las Directrices de las Condiciones Económicas de aquellas, señalando en el punto 7.1.2, denominado "Equilibrio Económico y Sostenibilidad", que las referidas Condiciones de Operación deben velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

1.3 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 mayo de 2020, y que sólo excepcionalmente podrían llevarse a cabo en una oportunidad diferente. Los supuestos o aspectos que comprenden las instancias de revisión programada 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.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====



1.4 Que, de conformidad a lo dispuesto en la referida sección 7.5.3, el Prestador de Servicios de la Unidad de Negocio N° 4, Express de Santiago Uno S.A., solicitó a través de Carta GAL 045-20-E, de 31 de marzo de 2020, hacer uso de la instancia de revisión programada correspondiente. Junto con ello y tal como lo prescribe la referida cláusula, describió como los factores que a su juicio ameritaban una revisión de las condiciones contractuales la variación de la relación demanda-oferta (Razón IPK); la entrada en vigencia de la Ley N° 20.940, que modifica normas sobre procedimiento de negociación colectiva; la entrada en vigencia de la Ley N° 21.015, sobre inclusión de personas con discapacidad al mundo laboral; "vandalismo delictual sistemático pre y post estallido social" e incremento de la evasión como consecuencia del estallido social del 18 de octubre de 2019; medidas adoptadas por la Autoridad con posterioridad al 18 de octubre de 2019 y medidas de la Autoridad Sanitaria en el contexto de la pandemia por COVID-19 que habrían tenido impactos económicos para el Prestador de Servicios.

1.5 Que, con fecha 29 de mayo de 2020, mediante Oficio N° 1720, del Director de Transporte Público Metropolitano, se acogió la solicitud de revisión programada, y se estableció como fecha de inicio del proceso el día 1° de mayo de 2020, para efectos de los ajustes que se acordasen con posterioridad. Adicionalmente, se indicó que a más tardar el día 22 de junio de 2020, debía remitirse el pre-informe a que se refiere la sección 7.5.3.2 de las citadas Condiciones de Operación. Lo anterior, en consideración a la situación de emergencia sanitaria y estado de excepción de catástrofe por calamidad pública por la pandemia de COVID-19, que retrasó la ejecución de ciertos procesos, para enfocar los esfuerzos en la atención de la contingencia.

1.6 Que, a través de la Carta GAL 088-20-E, de 19 de junio de 2020, el Prestador de Servicios solicitó una prórroga del plazo para el envío del pre-informe señalado en el numeral precedente. En atención a ello, por Oficio N° 2043, de 2020, del Director de Transporte Público Metropolitano, se dio lugar a la solicitud, extendiendo el plazo indicado hasta el 3 de julio de 2020.

1.7 Que, mediante Carta GAL-090-20-E, de 23 de junio de 2020, el Prestador de Servicios hizo entrega del pre-informe solicitado, respecto de la "Relación demanda-oferta (Razón IPK)", en la que incorporó también las demás materias indicadas en la cláusula 1.4 anterior.

1.8 Que, el proceso de revisión programada se verificó en la forma y en la oportunidad prevista en las Condiciones de Operación vigentes, alcanzándose acuerdo respecto de la relación demanda-oferta (Razón IPK) y que, conforme a ello, las partes han consensuado el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio.

1.9 Que, en consecuencia, corresponde la suscripción de un Acta que dé cuenta de 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° 4



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

incorporado como Anexo a la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, 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 2020

Como cuestión previa a este respecto, las partes dejan constancia que, según es de público conocimiento, a partir de octubre de 2019 se realizaron masivas protestas en Santiago y el resto del país. Dichas protestas, como también los daños que se verificaron en la propiedad pública y privada, impactaron el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, especialmente, al transporte público, que adicionalmente 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. Estas circunstancias excepcionales motivaron la modificación de las Condiciones de Operación, la que fue aprobada mediante Resolución N° 63, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que incorporó la sección 7.4.3, que regula los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación, permitiendo aplicar una formulación de pago diferente de aquella establecida en la sección 7.4.1, la cual excluye descuentos, en consideración a la imposibilidad de realizar mediciones adecuadas de los indicadores de servicio durante períodos en que la operación se ve gravemente alterada. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N° 227, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se estableció como período de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 4, aquel comprendido entre el 16 de octubre y el 31 de diciembre de 2019, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la nueva sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

Adicionalmente, 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. Seguidamente, se adoptaron cuarentenas de 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.

Todas estas medidas sanitarias, orientadas a disminuir el contagio de la enfermedad, impactaron fuertemente el desarrollo normal de las actividades de la ciudad y, por tanto, 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 muy 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.



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

En razón de lo expuesto, mediante las Resoluciones Exentas N° 910, N° 951, N° 994, N° 1057, N° 1208, N° 1268 y N° 1411, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, se establecieron como períodos de grave afectación de la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 4, aquellas quincenas comprendidas entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020, disponiéndose la aplicación de la formulación de pago establecida en la sección 7.4.3 de las Condiciones de Operación.

En consideración a lo señalado, corresponde hacer presente que las circunstancias excepcionales antes descritas y los mecanismos utilizados para enfrentarlas adecuadamente tuvieron un impacto en esta revisión programada, por cuanto no fue posible contar con todos los datos necesarios para analizar adecuadamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la sección 7.5.1.1, por lo que se realizaron los análisis correspondientes en base a la información disponible, lo que se detalla en el Informe de Revisión Programada preparado por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Sin perjuicio de lo expuesto, las partes por este acto dejan constancia que el proceso de revisión programada verificado el año 2020, se llevó a cabo 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°169 a N°192, considerando el periodo de la Concesión y de las Condiciones de Operación (las 24 liquidaciones anteriores a esta fecha¹) de la Unidad de Negocio N° 4 ascienden, conforme se indica en el Anexo 1, a 98.029.162 (noventa y ocho millones veintinueve mil ciento sesenta y dos).

Por otra parte, el total de kilómetros efectivamente prestados, pagados e informados al Prestador de Servicios durante el mismo período asciende a la cantidad de 53.666.096 (cincuenta y tres millones seiscientos sesenta y seis mil noventa y seis), 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°4, truncado al segundo decimal, es 1,82 (uno coma ochenta y dos), conforme se observa en la siguiente Tabla:

Tabla 1 – Cálculo del IPK_T

(A) Total de Transacciones pagadas (Liq. 169-192) Trx	(B) Total de Kilómetros Efectivamente Prestados y pagados (Liq 169-192) $\sum Kms_i \cdot ICT_i$	(C)=(A) /(B) IPK_T
--	---	----------------------------

¹ Se consideran las 24 liquidaciones anteriores respecto del operador. Ello implica incluir liquidaciones verificadas durante la vigencia del Contrato de Concesión y bajo el régimen de Condiciones de Operación, por cuanto estas últimas sólo se encuentran vigentes desde el 23 de junio de 2019.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

98.029.162	53.666.096	1,82
------------	------------	------

Una vez obtenido el valor del IPK_T , éste se debe comparar respecto al valor de referencia del $\overline{IPK}$ vigente. Para esta revisión, de conformidad con la Resolución Exenta N°1771, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el $\overline{IPK}$ vigente asciende a 1,94 (uno coma noventa y cuatro).

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 1,0659 (uno coma cero seis cinco nueve).

Tabla 2 – Cálculo de la razón inversa del IPK

IPK_T	$\overline{IPK}$	$\overline{IPK}/IPK_T$
1,82	1,94	1,0659

Conforme a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, corresponde ajustar el PPT en forma inversamente proporcional a la variación del IPK. De acuerdo con ello, y considerando que la razón inversa de IPK resultante fue de 1,0659 (uno coma cero seis cinco nueve), el PPT_0 debe ajustarse, al alza, en un 6,59% (seis coma cincuenta y nueve por ciento).

Respecto de lo dispuesto en la sección 7.5.1.1 de las Condiciones de Operación, en relación con las condiciones establecidas para 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 procede sólo si en el período entre revisiones no se verifica una tendencia a la baja, y/o un aumento de la desviación estándar respecto del anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento establecidos en el Anexo 6 de las Condiciones de Operación, que puedan explicarse razonablemente por causas 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), que no hay tendencia a la baja en el indicador ICF. En este mismo sentido, se concluyó que, con 97,5% de confianza, que no hay tendencia a la baja en el indicador de cumplimiento ICR. De esta forma, puede señalarse que Express de Santiago Uno S.A. no presenta tendencia a la baja por razones atribuibles al Prestador de Servicios.

En relación a la desviación estándar, se concluye que esta presenta los siguientes resultados con respecto al período anterior para los indicadores ICF e ICR, según se muestra en la siguiente tabla.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Tabla 3 – Desviación Estándar ICF e ICR

Periodo	ICF	ICR
May 16 - Abr 18	0,0157	0,0147
May 18 - Abr 20	0,0244	0,0285

Como puede observarse, la desviación estándar en ambos casos aumenta. No obstante, tal aumento puede razonablemente explicarse por causas no atribuibles al Prestador de Servicios. En ese sentido, corresponde señalar que en el mes de octubre de 2018 se realizaron reasignaciones de diez servicios antes operados por Inversiones Alsacia S.A., los cuales a partir de esa fecha comenzaron a ser operados por Express de Santiago Uno S.A.; adicionalmente, se realizaron ajustes al programa de operación. Posteriormente, desde el programa de operación correspondiente al período estival 1 de 2019, se evidenció un salto de quiebre en la tendencia de los valores de los indicadores exhibidos por el operador, observando un aumento de todos ellos, lo que se explicaría por la adecuación del programa de operaciones, y por la mayor disponibilidad de recursos (aumento de flota de reserva y auxiliar) que generó el conjunto de adecuaciones ya descritas. Desde esa fecha, los indicadores de calidad presentan un importante cambio al alza, lo que incide en una mayor desviación estándar. Luego, el aumento en la desviación no podría atribuirse solamente a una operación más irregular, sino que sería el reflejo del quiebre en tendencia producto de la mejora de la operación. A ello deben sumarse el conjunto de circunstancias a que se ha hecho referencia en los primeros párrafos de la cláusula tercera, cuyos efectos también podrían haber incidido de alguna manera en variaciones de los indicadores objeto de análisis.

De esta forma y según lo expuesto, se considera cumplida la condición relativa a la tendencia y/o desviación estándar de los indicadores ICR e ICF.

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 Servicios.

Para estos efectos, debe considerarse el índice de evasión del periodo de referencia, cual se compara el actual período de revisión. Actualmente y según se indica en el apartado 5.3, de la cláusula V del Addendum aprobado por Resolución N°8, de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, el índice de referencia alcanza a 25,40% (veinticinco coma cuarenta por ciento).

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, para el periodo de revisión, son los siguientes:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Tabla 4 – Evasión servicios operados por Express de Santiago Uno S.A.

Año - Trimestre	Transacciones por Trimestre	% evasión ²
2018-1	35.828.363	34,00%
2018-2	40.943.161	29,20%
2018-3	38.328.709	27,60%
2018-4	45.446.980	34,70%
2019-1	40.786.461	30,30%
2019-2	44.592.701	36,40%
2019-3	42.221.848	33,40%
2019-4	32.237.993	43,90%
2020-1	26.619.596	40,50%

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 del período actual, se calcula la diferencia respecto de periodo de referencia, obteniendo de esta forma el porcentaje de aumento de la evasión, como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 5 – Aumento de la evasión

Período	% evasión
2016 trim2 - 2018 trim1	25,40%
2018 trim2 - 2020 trim1	34,04%
diferencia	8,64%

Según se constata a partir de los datos expuestos, la evasión de Express de Santiago Uno S.A. ha registrado un aumento superior a dos puntos porcentuales. No obstante, el Prestador de Servicios ha realizado numerosas gestiones para controlar la evasión, lo que permite afirmar que el señalado aumento puede explicarse razonablemente por causas no atribuibles a aquel.

En ese sentido, puede señalarse primeramente como causa exógena del aumento de la evasión desde el año 2019, la incorporación de los servicios antes operados por la empresa Inversiones Alsacia S.A., por la reasignación llevada a cabo por el Ministerio de

² Mediciones realizadas por Programa Nacional de Fiscalización, de la Subsecretaría de Transportes. No se incluye el segundo trimestre de 2020 debido a que aún no ha sido informado.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

dichos servicios, los cuales operaban con altos índices de evasión. Asimismo, los hechos acaecidos desde el 18 de octubre de 2019 también incidieron en las dificultades para el control eficiente de la evasión.

Complementando lo anterior, corresponde indicar las acciones realizadas por el Prestador de Servicios para el control de la evasión, las que contemplaron:

-Fiscalización privada focalizada en zonas pagas: A partir del año 2018, la empresa Central Servicing SpA, contratada por el Prestador de Servicios, concentró sus servicios en la fiscalización en zonas pagas, mediante fiscalizadores privados que realizan controles en paraderos, zonas pagas y al interior de buses, en los ejes y zonas definidos por Express de Santiago Uno S.A., de acuerdo a planes concordados con la Secretaría Ejecutiva del DTPM. Actualmente, el 100% de la fiscalización en la jornada de la mañana se concentra en zonas pagas, mientras que en la jornada de la tarde un 87,90 % se realiza en zonas pagas y un 12,10% en paradas.

- Iniciativas de mejora en sectores con alta evasión:

- En la Estación Intermodal La Cisterna, se mantuvo el trabajo en relación a la percepción de los usuarios, realizando una distribución más efectiva de los ordenadores de fila (serpentín), y mediante el mejoramiento de la coordinación de los fiscalizadores y monitores, así como la información entregada a los usuarios.
- En el sector de Vespucio Norte, se realizaron gestiones con el municipio de Recoleta para la instalación de una infraestructura apropiada para la zona paga de Vespucio Norte, la cual se implementó en enero de 2018.
- En el sector de la Plaza de Renca, en mayo de 2017 se implementaron las paradas 1, 2 y 3; no obstante, en la parada 4 existían usuarios que transbordaban y no validaban en ninguna etapa de su viaje, por lo que se establecieron nuevas zonas pagas en la calle Domingo Santa María de dicha comuna.

-Desde el año 2013, la empresa Alto Evasión S.A. presta servicios para la elaboración, realización y ejecución de un Plan Integral Anti-evasión, el cual contempla como pilares estratégicos la creación de Sistemas de información inteligente; la Comunicación Disuasiva y la Gestión Legal Persuasiva.

Por tanto, a juicio del Ministerio, el aumento de la evasión por sobre los dos puntos porcentuales no puede explicarse única y razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios.

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 con lo dispuesto en la sección 7.5.1



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

7.

Las partes dejan constancia que han alcanzado acuerdo respecto del aspecto relativo a la variación de la relación Demanda - Oferta o razón IPK, siendo ésta, por tanto, una materia no disputada entre las partes.

Adicionalmente, en la presente revisión programada no se revisaron cambios normativos u otros de los restantes aspectos susceptibles de revisar contemplados en la sección 7.5.1 de las Condiciones de Operación, planteados por el Prestador de Servicios.

3.3 Resultado del proceso de revisión programada 2020

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

Ítem	Variación a aplicar sobre el PPT ₀ (pesos chilenos)
Relación Demanda - Oferta (Razón IPK)	\$41,26
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	\$41,26

Cláusula IV FICHA TÉCNICA

Con el objeto de incorporar los ajustes que derivaron del proceso de revisión programada, las partes comparecientes acuerdan reemplazar el documento denominado "Ficha Técnica Unidad de Negocio N° 4", contenido en el Acta de Acuerdo de Cierre de Proceso de Revisión Excepcional de la Unidad de Negocio N° 4, aprobada mediante Resolución N° 18, de 2020, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, por el siguiente:



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
 Oficio : E80866/2021
 Fecha : 26/02/2021
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

=====

**"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 $PPT_0 = \$715,32$ (setecientos quince coma treinta y dos pesos).

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 8,29%

B.3 $\overline{IPK} = 1,82$ (uno coma ochenta y dos).

B.4 $\alpha = 0,03$

B.5 $\beta_1 = 0,35$

$\beta_2 = 0,85$ para primer ajuste AIPK a realizarse en la Liquidación N°25 (si la hubiere) contada desde el inicio de las condiciones de operación.

$\beta_2 = 0,65$ para los restantes ajustes de AIPK.

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 presentes Condiciones.

C.2 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



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

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.

Este cambio regirá, conforme lo dispone la sección 7.5.3.3 de las Condiciones de Operación, a partir del día 1° de mayo de 2020, 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 $PPT_0 = \$715,32$ (setecientos quince coma treinta y dos pesos).

5.2 $\overline{TPK}$: 1,82 (uno coma ochenta y dos).

5.3 Evasión: 34,04% (treinta y cuatro coma cero cuatro por ciento), equivalente al promedio ponderado del porcentaje de evasión trimestral multiplicado por las transacciones trimestrales.

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° 4" cuyo texto fue fijado en virtud de la Resolución Exenta N° 1771, de 2019, 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 uno de los mecanismos necesarios para optimizar la continuidad y eficiencia del servicio



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

público de transporte, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto pretendido con el diseño e implementación del Plan Transantiago.

Por lo anterior, el Prestador de Servicios compareciente declara por este acto que renuncia a iniciar 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 estrictamente de la materia respecto de la cual se ha llegado a acuerdo en el presente proceso de revisión programada, 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 Cristián Saphores Martínez y de don Jorge Garcés Garay, para actuar en representación de Express de Santiago Uno S.A., consta respectivamente de escrituras públicas de fecha 20 de abril de 2015 y 23 de diciembre de 2014, otorgadas ante María Gloria Acharán Toledo, notario público titular de la Cuadragésima Segunda Notaría de Santiago; en tanto que el nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse, consta en Decreto Supremo N° 413, de fecha 11 de marzo de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

CRISTIÁN SAPHORES MARTÍNEZ
Express de Santiago Uno S.A.

JORGE GARCÉS GARAY
Express de Santiago Uno S.A.



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
Oficio : E80866/2021
Fecha : 26/02/2021
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Anexo 1

FECHA LIQ	N° LIQ MTT	N° LIQ contada desde inicio del Contrato	Trx CDP	km t	ICT	kms * ICT
25-may.-19	287	169	7.210.533	3.706.102	0,974161143	3.610.340
10-jun.-19	288	170	7.336.995	3.964.333	0,959439743	3.803.538
25-jun.-19	289	171	6.966.883	3.738.657	0,959789522	3.588.324
10-jul.-19	290	172	6.300.440	3.556.734	0,941335026	3.348.079
25-jul.-19	291	173	6.804.687	3.609.734	0,966424159	3.488.534
10-ago.-19	292	174	6.645.161	3.777.971	0,978363984	3.696.230
25-ago.-19	293	175	6.859.541	3.510.775	0,972769000	3.415.173
10-sep.-19	294	176	7.482.277	3.799.150	0,971905022	3.692.412
25-sep.-19	295	177	6.770.147	3.497.906	0,974649740	3.409.233
10-oct.-19	296	178	5.464.707	3.221.979	0,978958030	3.154.182
25-oct.-19	297	179	7.199.375	3.623.346	0,983320805	3.562.911
10-nov.-19	298	180	0	3.831.581	0,938931726	0
25-nov.-19	299	181	0	3.555.972	Excluido	0
10-dic.-19	300	182	0	3.547.469	Excluido	0
25-dic.-19	301	183	0	3.509.980	Excluido	0
10-ene.-20	302	184	0	3.691.297	0,911758863	0
25-ene.-20	303	185	4.717.618	3.091.544	0,973612379	3.009.966
10-feb.-20	304	186	5.228.268	3.326.352	0,948924258	3.156.456
25-feb.-20	305	187	4.206.696	2.946.424	0,943824872	2.780.908
10-mar.-20	306	188	4.079.791	2.783.183	0,971855432	2.704.851
25-mar.-20	307	189	4.756.043	3.455.074	0,939186078	3.244.957
10-abr.-20	308	190	0	2.991.778	0,973543132	0
25-abr.-20	309	191	0	2.475.667	0,953942420	0
10-may.-20	310	192	0	2.587.743	0,960989771	0
			98.029.162			53.666.096



=====

TOMADO RAZÓN CON ALCANCE

Oficio : E80866/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

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

CURSA CON ALCANCES LAS
RESOLUCIONES N^{OS} 35, 36, 38, 39,
41 Y 42, TODAS DE 2020, DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO,

La Contraloría General ha dado curso a las resoluciones de la suma, que aprueban los addendums a contratos de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses -N^{os} 35 y 42-, y las actas de acuerdo y cierre de procesos de revisión programada -N^{os} 36 y 39- y programada y excepcional -N^{os} 38 y 41- de las condiciones de operación que se indican, pero cumple con hacer presente que de los antecedentes que se han tenido a la vista, se advierte que el porcentaje de confianza con el que se definió que no hay tendencia a la baja de los indicadores ICF e ICR corresponde a un 95%, y no el que se indica en los informes de revisión de los actos que se examinan y en el punto 3.1 de algunas de las resoluciones del rubro.

Por otra parte, y en relación con el factor de cumplimiento del indicador de flota de operación (CIFO) de la resolución N° 42, citada, se ha tenido presente lo señalado en correo electrónico de fecha 10 de febrero de 2021, emanado de la Coordinación Legal de la Dirección de Transporte Público Metropolitano de la Subsecretaría de Transportes y el Acta de Evento Excepcional – IFO, de 23 de enero de 2019, del Director de Transporte Público Metropolitano.

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE



OFICIO DE ALCANCE

Oficio : E80865/2021

Fecha : 26/02/2021

Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General