



INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.

[BOLETÍN N° 15.140-15.](#)

[Objetivo\(s\)](#) / [Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#) / [Consulta Excma. Corte Suprema](#) / [Asistencia](#) / [Antecedentes de Hecho](#) / [Discusión en General](#) / [Votación en General](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de "suma".

OBJETIVO DEL PROYECTO

Disponer los recursos públicos necesarios para enfrentar la compleja coyuntura económica y sanitaria del transporte público remunerado de pasajeros, mediante la implementación de mecanismos urgentes que permitan ejecutar políticas públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario, mediante modificaciones de las normas legales que sustentan el funcionamiento y regulan los actuales sistemas de transporte público del país.

CONSTANCIAS

- **Normas de quórum especial:** No tiene.
- **Consulta a la Excma. Corte Suprema:** No hubo.

ASISTENCIA

A una de las sesiones asistieron los Honorables Senadores señores Castro Prieto y De Urresti.

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz; del Subsecretario de Transportes, señor Cristóbal Pineda; del Jefe de Gabinete del Ministro, señor Roberto Flores; de la Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Carola Jorquera; de la Coordinadora Legislativa del Ministerio, señora Viviana Díaz; del Asesor de Gremios del Ministerio, señor Vicente Pinto; del Asesor Comunicacional del Ministro, señor Eric Ulloa, y de la Biblioteca del Congreso Nacional: los analistas, señores Raimundo Roberts y Hernán Cerda.

Fueron invitados las siguientes entidades:

- De la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo (UNITAXI): el Presidente, señor Luis Dubó.

- De la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACUCH): el Presidente del Directorio, señor Héctor Sandoval, participará con el Vicepresidente, señor Sergio Rodríguez.

- De la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTRAMEN): el Presidente, señor Eduardo Castillo, lo acompaña el Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la Comuna de La Florida (FESIF), señor Alejandro Álvarez, y su Director, señor Marcos Garau.

- De la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP): el Vocero Nacional, señor Luis Núñez.

- Ex jefe de gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González.

- Del Programa Económico del Instituto Libertad y Desarrollo: la Investigadora, señora Francisca Toledo.

- De la Agrupación de Taxistas Independientes de Chile (ATICH): los Voceros señores Carlos Badilla, Carlos Calderon y Carlos Muñoz.

- De la Asociación de Gobernadores Regionales de Chile (Agorechi): el Presidente de la Comisión de Finanzas, Gobernador de Magallanes y la Antártica Chilena, señor Jorge Flies; el Secretario Ejecutivo, señor Jaime Pilowsky, y el Administrador Regional del Gobierno Regional de Magallanes, señor Christian García.

- De la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile (Conutt): el Presidente, señor Ricardo Maldonado, lo acompaña el Presidente de la Confederación Nacional de Trabajadores Profesionales del Transporte Terrestre de Chile V Región, Valparaíso, señor Oscar Cantero.

- Presidente de la Federación del Transporte Público Menor de la región de Aysén, señor Luis Oyarzún.

- Presidente del Consejo Superior de Transportes de la Patagonia de la región de Aysén, señor Mauricio Vargas

- Presidente de la Línea de Taxis Colectivos 1B de Puerto Aysén y Vicepresidente Zona Austral de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTTRAMEN), señor Jorge Lara.

Además, concurrieron los asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señores Julio Valladares y Claudio Rodríguez y el ex asesor, señor Juan Calderon; del Honorable Senador señor Castro, señoras Teresita Fabres y Maggy López; del Honorable Senador señor Flores, señora Carolina Allende; del Honorable Senador señor Kusanovic, señor Tomás Matheson; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; del Honorable Senador señor De Urresti, señoras Alejandra Fischer, Danae Muñoz y Paulina Muñoz; del Honorable Senador señor Castro Prieto, señor Daniel Quiroga, y de la Fundación de Jaime Guzmán, señora María Ignacia Navarro.

ARTÍCULOS QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

El artículo 1° -con excepción de su número 2.- y los artículos 2° y 3° del proyecto, deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda de conformidad en virtud de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República de Chile; en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

El [Mensaje](#) en análisis considera los siguientes fundamentos:

Define un nuevo marco de financiamiento para los sistemas de transporte público de regiones y la región Metropolitana, que se traduce en una extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo [tercero transitorio de la ley N°20.378](#); aumenta el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo cuerpo legal, además de ampliar a los sistemas de transporte público regional figuras que propenden a asegurar la continuidad operacional de éstos.

Para lograr lo anterior, se propone modificar los siguientes cuerpos legales: la [ley N° 18.696](#) que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; la ley N° 20.378 que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; y la [ley N° 21.405](#) que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica, y modifica diversos cuerpos legales.

I. ANTECEDENTES

Una de las principales directrices del actual gobierno en materia de transporte público es la optimización de los servicios entregados a los habitantes de nuestro país. Lo anterior, pues el transporte público constituye una herramienta esencial para avanzar en el acceso continuo e igualitario de todos a los servicios que se requieren para concretar proyectos individuales y colectivos, junto con satisfacer necesidades cotidianas en ámbitos tan amplios como los laborales, de educación, salud, abastecimiento, ocio o deporte.

Para el logro de dicho objetivo es necesario evaluar el marco regulatorio y presupuestario que entrega la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; así como la ley N° 18.696 que establece normas sobre transporte de pasajeros, en particular, su artículo tercero que establece los principales mecanismos regulatorios aplicables a los sistemas de transporte público nacional.

En efecto, la ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, creó un mecanismo de subsidio con cargo fiscal destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios

de transporte público remunerado de pasajeros. Asimismo, facultó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a destinar recursos para ordenar y regular los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

A trece años de su implementación, este subsidio ha permitido consolidar diversos beneficios a los que pueden acceder los habitantes de todo el país. A nivel regional, destaca el otorgamiento de subsidios a sistemas de transporte público regulados –en aplicación de los mecanismos establecidos en la ley N° 18.696-, estableciendo perímetros de exclusión y condiciones de operación para el uso de las vías exclusivas. Asimismo, con cargo a dichos fondos se han implementado servicios de transporte subsidiados que son prestados en zonas rurales, incluyendo servicios de conectividad terrestre, marítima, fluvial y lacustre en zonas aisladas; servicios de transporte escolar; y programas de fomento a la electromovilidad.

De igual forma, en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, estos recursos han contribuido a conformar un sistema de transporte público integrado en términos físicos, operacionales y tarifarios que se compone por los buses, el metro y el tren suburbano tramo Alameda-Nos, proveyendo diariamente servicios a más de cuatro millones de usuarios.

Por otra parte, como es de público conocimiento, desde el año 2019 a la fecha, nuestro país ha enfrentado situaciones de emergencia que han hecho necesario adoptar medidas extraordinarias por parte de la autoridad para resguardar la continuidad del servicio y garantizar el desplazamiento de las personas. En particular, las sucesivas suspensiones temporales de la aplicación de reajustes tarifarios determinados por el Panel de Expertos de la ley N°20.378 han tensionado el sistema de transporte público regulado desde un punto de vista financiero. Actualmente, las tarifas del sistema de transporte público del Gran Santiago y de las zonas reguladas en distintas regiones del país se encuentran congeladas, provocando una importante diferencia entre las tarifas que deben ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios.

Adicionalmente, existen ingresos que han dejado de ser percibidos por los efectos del aumento del parque automotriz y del trabajo remoto producto de la emergencia sanitaria, los que han incidido directamente disminuyendo la demanda de transporte público. Se espera que durante el año 2022 se mantengan dichos escenarios, incluso sujetos a variaciones adicionales si se producen cambios en la situación sanitaria nacional o internacional.

Mediante los aportes efectuados por la ley N° 20.378 ha sido posible equilibrar esta diferencia. Sin embargo, se mantiene una

presión financiera para el sistema de transporte público del Gran Santiago y de regiones, derivada del redireccionamiento de fondos para mantener el congelamiento de las tarifas, pero que de continuar podrían afectar la continuidad y calidad del servicio.

A su vez, se prevén considerables y progresivos aumentos de los costos de los diferentes sistemas que sustentan al transporte público para los años 2022 y 2023 a partir de las últimas proyecciones macroeconómicas emitidas, por ejemplo, el Informe de Política Monetaria del Banco Central -en cuanto a las estimaciones inflacionarias- y de la US Energy Information Administration -relativas a los precios del petróleo Brent largo plazo- que se suman a la compleja situación política internacional. Así, el impacto en el aumento de los precios de los insumos necesarios para la operación de los sistemas de transporte público ha generado un aumento en sus costos de operación.

Un elemento relevante a considerar dentro de los requerimientos financieros futuros del sistema de transporte público de Santiago es el inicio de las operaciones de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro durante el último trimestre de 2023, lo que implica incorporar recursos adicionales cuyo efecto completo se verá incorporado en el año 2024.

Consecuentemente, el impacto financiero sobre el transporte público proviene de un escenario multifactorial que afecta de forma inminente la provisión del servicio. Así, el congelamiento tarifario, la disminución de la demanda dada la emergencia sanitaria, la inflación, el aumento de costos de operación y el alza del precio internacional del petróleo constituyen un escenario de estrechez financiera, además de la alta incertidumbre a la que estos factores están sujetos. Tales factores y su impacto en los sistemas de transporte público, sólo podrían ser solventados por medio del incremento en los montos del mecanismo compuesto por el subsidio permanente establecido en el [artículo 2°](#) de la ya referida ley N° 20.378 y la extensión en la vigencia del aporte especial y especial adicional regulados en el citado [artículo 3° transitorio](#) de la ley N° 20.378.

Otras modificaciones del proyecto vienen a proponer cambios tanto para el régimen de bienes afectos a la concesión, como en la incorporación de la figura del administrador provisional para los sistemas de transporte público de regiones. De esta forma, se persigue permitir el desarrollo de procesos de licitación que aseguren la continuidad del servicio en caso de términos anticipados de los contratos.

Adicionalmente, en esta propuesta se consideran resolver las dificultades que ha encontrado el transporte público regional para utilizar los recursos del Fondo de Apoyo Regional ("FAR"). Actualmente, los gobiernos regionales están limitados al uso de estos fondos sólo para inversión y no para gasto. Lo anterior ha implicado que estos dineros sólo hayan sido

invertidos en infraestructura –no necesariamente asociada a transporte- y cualquier otro proyecto que no suponga un gasto permanente.

Por otra parte, dentro de los cambios que se propone introducir en este proyecto se encuentra el requerimiento de asegurar que las remuneraciones de los trabajadores del transporte público no se vean afectados producto de la entrega de subsidios a los servicios en que se desempeñan.

Asimismo, se ha considerado necesario flexibilizar los plazos considerados para la implementación del programa que permite renovar vehículos del transporte público en regiones, en consideración a su antigüedad.

II. OBJETIVOS

El objetivo del presente proyecto es incorporar modificaciones a tres de los cuerpos legales que sustentan el funcionamiento y regulan los actuales sistemas de transporte público del país, de modo de contar con los recursos públicos necesarios para enfrentar la compleja coyuntura; junto con implementar mecanismos urgentes que permitan ejecutar políticas públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario.

1. Extensión de los aportes

Los subsidios al transporte público existen en diversos países. Se evidencia que, en Chile, al igual que en ciudades como Londres o Bogotá, estos beneficios impactan especialmente en grupos vulnerables. Esto último constituye uno de los principales beneficios de la ley de subsidios.

El presente proyecto de ley propone establecer un incremento de los montos del mecanismo de subsidio permanente establecido en el artículo segundo de la ley N° 20.378. Lo anterior, con la finalidad de suplir el déficit financiero que ha conllevado al sistema de transporte regulado del país los sucesivos congelamientos tarifarios, el futuro inicio de las operaciones de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro de Santiago y la crisis económica y sanitaria a nivel nacional y global. A mayor abundamiento, esta extensión propenderá a mantener los ingresos que hasta ahora han permitido seguir operando al sistema y, así, mantener la continuidad del servicio de transporte público regulado.

Adicionalmente, y con la finalidad de dar seguridad al financiamiento del sistema, el proyecto de ley busca prolongar hasta el año 2024 tanto el aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo

regional, así como el aporte especial adicional a que se refiere el artículo 3° transitorio de la ley N° 20.378.

Ahora bien, resulta relevante distinguir las necesidades e impactos proyectados con ocasión de la implementación del presente proyecto, tanto a nivel de Red Metropolitana de Movilidad, como a nivel regional:

a. Subsidio al transporte público para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (RED Metropolitana de Movilidad o RED)

El Sistema de Transporte Público Metropolitano cubre una superficie de alrededor de 680 kms² del área del Gran Santiago, lo que considera a la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y de Puente Alto. El sistema RED transporta diariamente a casi cuatro millones de usuarios y actualmente opera con 6.895 buses, de los cuales 1.445 son estándar Euro VI y 784 son eléctricos.

Resulta importante recordar que el sistema se compone de dos fuentes de ingresos. La primera son los ingresos que provienen del pago de la tarifa por parte de los usuarios, junto con las multas ejecutadas y pagadas por los proveedores de servicio. La segunda corresponde a los subsidios establecidos en la ya referida ley N° 20.378.

Hasta el año 2018 los viajes anuales superaban los mil millones, cifra que cayó de manera considerable durante la época de pandemia a trescientos noventa y siete millones en 2020 y quinientos veintisiete millones en 2021, lo que representa una disminución del 60% y 47%, respectivamente. Esta disminución en la demanda del transporte público metropolitano ha afectado de manera considerable los ingresos del sistema y su sostenibilidad financiera.

Inicialmente, la ley N° 20.378 solo previó un subsidio dirigido a la tarifa destinado a compensar el menor pago efectuado por los estudiantes. En 2010, se incrementó el subsidio a través del denominado aporte adicional y nuevamente, en 2015, con el “aporte especial adicional”. Estos dos aportes le otorgaron un carácter más amplio al subsidio, permitiendo contar con los recursos que requiere el funcionamiento del sistema y manteniendo tarifas asequibles para los usuarios. En el caso del sistema RED se advierte que el subsidio al transporte público ha permitido reducir la tarifa de los estudiantes a un tercio de la de un adulto, mientras que la de adulto mayor, a la mitad. Lo anterior se traduce en la entrega de facilidades para el traslado a los centros educacionales por parte de los estudiantes, además de fomentar sus actividades recreativas. En el caso de los adultos mayores, ha significado facilitar su movilidad e inclusión social.

Sin perjuicio de lo anterior, incluso para el público en general, el subsidio ha permitido la integración tarifaria. Así, un usuario puede realizar un viaje con un solo pago, incluyendo hasta tres etapas durante un máximo de dos horas, sin repetir recorridos y en una misma dirección.

De conformidad con las disposiciones de la ley N° 20.378, la determinación de las tarifas del sistema de transporte público corresponde al Panel de Expertos mediante un polinomio que considera variables tales como demanda efectiva, restricciones de movilidad u otras.

A partir de la dictación de la [ley N° 21.184](#), publicada el 21 de octubre del año 2019, el Presidente de la República tiene la facultad para dejar sin efecto o limitar un aumento de tarifas dispuesto por el Panel de Expertos, considerando el incremento en los recursos que permitan mantener el equilibrio financiero del sistema en la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, o compensar el valor real de la tarifa, para luego disponer que “el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los recursos que faltarán serán aportados desde la Partida Presupuestaria del Tesoro Público”. Esta facultad ha sido ejercida por el Presidente de la República en seis ocasiones a través de sus respectivos decretos supremos de congelamiento tarifario.

En este contexto, hasta el año 2021, el sistema se adaptó para reducir sus costos y hacer frente al congelamiento de las tarifas a partir de una adecuación de la operación que dio lugar a una reducción de los kilómetros programados. Sin embargo, la situación resulta más compleja para el año 2022 y para los años sucesivos. La proyección de los índices macroeconómicos muestra un inevitable aumento de los costos del transporte. A ello debe sumarse el acelerado aumento de la demanda luego de la reactivación de las actividades presenciales, que, si bien aún se encuentra por debajo de la que existía antes de la emergencia sanitaria, obliga a aumentar la oferta de transporte público disponible, lo que genera un impacto en los costos del sistema. Este aumento de la demanda ha implicado que hoy el sistema RED se encuentre al límite de la capacidad ofrecida.

Por lo anterior, es que el sistema responderá de manera cada vez más insuficiente a los requerimientos de desplazamiento de la población. Muestra de ello es que ya se han comenzado a generar hacinamientos no deseados en buses y aglomeraciones en paradas, lo que afecta ciertamente la calidad de los servicios. Sin embargo, cualquier aumento de kilómetros que contribuya a solucionar este problema representará un gasto extra para el sistema, induciendo un déficit mayor.

Por último, es necesario considerar que la puesta en marcha de las últimas licitaciones de flota y vías efectuadas, junto con los

ahorros para su ejecución proyectados preliminarmente en razón de la finalización de las licitaciones anteriores ha sido postergada. La planificación inicial para octubre de 2022 se retrasará, estimando su ejecución para el periodo estival de 2023. Esto significa que el efecto de las licitaciones, y los consecuentes ahorros previstos, se harían efectivos recién desde el año 2023. Dicha proyección, además, puede variar según la situación nacional y global.

b. Subsidio al transporte público para regiones

En relación con la situación en regiones, a marzo de 2022 existe una importante disociación entre las tarifas de referencia y las que efectivamente se aplican en los distintos sistemas -que van desde \$60 a \$200 pesos en algunos casos- resultado del congelamiento de tarifas y la constante alza de las distintas variables que componen la metodología de reajustabilidad.

Este escenario impone una importante presión financiera. Desde el año 2020, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha tratado de sortear el problema, resultado del congelamiento de tarifas y la constante alza de las distintas variables que componen la metodología de reajustabilidad, compensando a todos los operadores de las zonas reguladas de transporte público la falta de aplicación temporal de los mecanismos de reajuste resultantes de los polinomios.

A pesar de lo anterior, la suspensión de la aplicación de los mecanismos de reajuste no es sostenible en el mediano plazo. La resolución exenta N° 4.685, de 22 de diciembre de 2021, que creó un mecanismo de reajustabilidad tarifaria extraordinario y transitorio, buscó hacer converger la tarifa congelada con la tarifa del polinomio. Así, en el mediano plazo se preveía un aumento gradual de la tarifa máxima adulto de los diferentes sistemas regulados en \$10 pesos cada tres meses a partir de enero de 2022.

Sin embargo, el aumento de tarifas no ha podido ser aplicado dada la situación social, sanitaria y económica del país. De hecho, mediante la resolución exenta N°200, de 12 de enero del año 2022, se resolvió modificar la fecha de inicio del mecanismo de empalme tarifario, pasando de enero 2022 a abril de 2022. Posteriormente, mediante resolución exenta N°1827, de 11 de abril del año 2022, esta fecha fue nuevamente modificada desde abril a septiembre del mismo año a objeto de resguardar la eficiencia, continuidad y acceso de los usuarios a los servicios de transporte público, además de proteger el interés público comprometido en la prestación de los servicios de transporte público beneficiarios de los subsidios de la ley N° 20.378.

La modificación de la fecha de inicio del mecanismo de empalme trajo aparejadas una serie de consecuencias. La principal es que los montos de compensación asociados al empalme serán mayores que

aquellos estimados al momento de su diseño. Dada la evolución proyectada de los factores que componen la metodología de reajustabilidad tarifaria, el monto necesario para mantener congeladas las tarifas de transporte público mayor a nivel regional asciende a veintiocho mil millones de pesos para el año 2022, valores que el sistema requiere desde mayo de este año.

El congelamiento exige, en consecuencia, mantener los actuales aportes contemplados por la ley, incluyendo el aporte adicional y el aporte especial adicional. Es más, de mantenerse las tarifas congeladas y dadas las importantes diferencias existentes entre las tarifas del polinomio y aquellas congeladas en los sistemas, las presiones financieras se harán cada vez más permanentes. Los veintiocho mil millones de pesos necesarios para el año 2022, no consideran los más de veinte mil millones de pesos que se han transferido a los operadores de aquellas zonas que se encontraban reguladas cuando se diseñó el mecanismo de reajustabilidad tarifaria extraordinario y transitorio en diciembre de 2021. Dicho monto puede llegar a treintaiocho mil millones de pesos en un escenario desfavorable que considera la extensión de la guerra en Ucrania y su impacto sobre el valor del diésel.

2. Extensión de la aplicación del estatuto de bienes afectos a las regiones y de la figura del Administrador Provisional de Transporte en servicios regulados y servicios ejecutados en el Programa de Apoyo Regional del [artículo 5](#) de la ley N° 20.378.

Por otra parte, mediante el presente proyecto se propone hacer extensiva la aplicación del estatuto de los bienes afectos a todas las regiones del país en que existan servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de una concesión de uso de vías de la ley N° 18.696 o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente. Cabe recordar que el estatuto de bienes afectos y la figura del Administrador Provisional de Transporte actualmente sólo existe para el sistema RED en la Región Metropolitana.

Con la ampliación del estatuto de bienes afectos y de la figura del administrador provisional a los sistemas regulados en regiones, permitirá que al término de la concesión –sea por plazo o caducidad- los bienes esenciales para operar las concesiones se mantengan disponibles para asegurar la continuidad del servicio. Con esta modificación, se elimina la actual limitación en su aplicación territorial que los circunscribe sólo a la zona en que opera el sistema de RED Metropolitana de Movilidad.

De igual forma, se propone aplicar la afectación a bienes requeridos para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros y su carga, regulados en el Programa de Apoyo Regional establecido en el artículo 5 de la ley N° 20.378. Con ello, se busca mejorar el estándar de calidad, seguridad y continuidad de los servicios ofrecidos a los habitantes de

zonas aisladas y rurales cuya conectividad depende de la existencia de un servicio subsidiado de transporte.

Asimismo, se hace presente que el artículo único de la [ley N° 20.223](#), que modificó el artículo 3 de la ley N° 18.696, creó la figura del “Administrador Provisional de Transporte”, designado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el objeto de mantener y asegurar la continuidad de los servicios de transportes o de los servicios complementarios, en casos de empresas concesionarias que hayan sido objeto de la aplicación de la sanción de caducidad de la concesión y en los demás casos establecidos en la norma.

Los cambios que se plantean a nivel de servicios de transporte de pasajeros previstos en el artículo 3° literal b) de la ley N° 20.378, así como de servicios ejecutados en el Programa de Apoyo Regional establecido en el artículo 5° del mismo cuerpo legal, hacen indispensable contar con la figura del Administrador Provisional de Transporte con la finalidad de asegurar de manera eficiente y eficaz tanto la continuidad de los servicios en caso de caducidad o cancelación de los respectivos contratos o servicios; como el resguardo de bienes e infraestructura sometida al estatuto de los bienes afectos.

3. Optimización del uso de recursos del Fondo de Apoyo Regional (FAR) para el mejoramiento del transporte público y el desarrollo de la conectividad digital

El año 2013, por medio de la ley N° 20.696 se incrementaron (i) los recursos originales del subsidio de la ley N° 20.378; (ii) los recursos transitorios se prolongaron en el tiempo; y, (iii) se creó el Fondo de Apoyo Regional para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional.

Con los recursos asignados por las leyes de presupuestos del sector público de cada año, las regiones han ido complementando el financiamiento de muchas de sus iniciativas con cargo al FAR. Así, el FAR se ha convertido en un soporte a los fondos que se asignan a las regiones al complementar el Fondo Nacional de Desarrollo Regional y los aportes realizados por parte de los ministerios sectoriales para el desarrollo de todas nuestras regiones.

Sin perjuicio de ello, existen espacios de mejora que deben ser puestos en discusión en el Congreso Nacional. Así, es necesario disponer del correcto balance en los usos del FAR, en particular, entre iniciativas exclusivamente orientadas al transporte y otras de relevancia regional. Lo anterior, de manera de mejorar la calidad de servicios de transportes en las regiones y la experiencia de viaje de los usuarios de los sistemas públicos de transporte.

A lo anterior, cabe agregar la posibilidad de que parte de estos recursos del FAR puedan utilizarse en proyectos de conectividad digital. Con la incorporación de este objetivo dentro de los destinos posibles de este fondo, la administración regional del FAR podrá considerar avanzar en proyectos de conectividad, especialmente en regiones extremas y en zonas rurales, donde actualmente la brecha digital continúa siendo una importante fuente de disparidad entre áreas urbanas y centrales del país.

4. Fortalecimiento de los derechos laborales de los conductores del transporte público en casos de rebajas tarifarias asociadas a la percepción de subsidios de la ley N° 20.378

El presente proyecto busca también fortalecer el derecho que les asiste a los conductores del transporte público respecto de los efectos que los subsidios puedan generar en sus remuneraciones. Actualmente, el artículo octavo transitorio de la ley N° 20.378 prevé que, frente a los efectos que la disminución de tarifas producida en función del subsidio pudiera provocar en el monto total de la remuneración de los conductores, las partes “podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma”.

En virtud de la presente iniciativa, la adopción de los aludidos acuerdos tendrá carácter obligatorio a fin de resguardar los niveles de remuneraciones y los derechos previsionales y laborales para las y los conductores que se desempeñen en servicios de transporte público de pasajeros beneficiados con subsidios de la ley N° 20.378.

5. Perfeccionamiento del programa especial de renovación de buses y modernización de transporte previstos en el literal a) del numeral 1 del inciso tercero del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378

El FAR tiene como finalidad el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional mediante la eliminación de barreras a potenciales beneficiarios, por ejemplo, asociadas a la antigüedad de los vehículos. Además, a partir de los fondos del FAR, se requiere perfeccionar el programa especial de renovación de buses, taxibuses, minibuses y trolebuses; así como los programas de modernización del transporte público mayor; y, de taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor. La forma en que se encuentra regulado el FAR en la actualidad sólo admite destinar recursos en inversión, pero no en proyectos que supongan un gasto permanente.

Si bien el [artículo 73 de la ley N° 21.405](#) considera regulación relativa a renovación de vehículos -además de sanciones para el caso incumplimientos de los receptores de fondos de la ley N° 20.378- deja

subsistente una barrera de entrada al impedir la postulación de buses que se encuentran en mal estado, independiente de su antigüedad.

En este contexto, para una mejor sistematización de la normativa, se ha considerado necesario derogar el citado artículo 73 y compilar en un solo texto legal el marco regulatorio aplicable a esta herramienta tan relevante para la modernización de los vehículos destinados a la operación de servicios de transporte público de pasajeros en las regiones.

6. Incorporación de medios electrónicos para agilizar la tramitación de los procedimientos sancionatorios de la ley N° 20.378

Finalmente, se propone la incorporación de notificación mediante medios electrónicos a los afectados en un procedimiento sancionatorio. Lo anterior, con el objeto de agilizar la tramitación y propender al uso eficiente y racional de los recursos públicos.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

Conforme se ha expuesto, el proyecto de ley propone introducir una serie de modificaciones a la ley N° 20.378. En primer lugar, se propone incrementar los montos del subsidio permanente a los sistemas de transporte público del país y prolongar el aporte especial y el aporte adicional a que se refiere su artículo tercero transitorio, hasta el año 2024. Lo anterior, de manera de mantener el equilibrio financiero de los sistemas de transporte público tanto de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, como de regiones con regímenes regulados.

En segundo lugar, el presente proyecto propone introducir una modificación al artículo 3 de la ley N° 18.696 en cuanto a extender la aplicación de la figura del Administrador Provisional de Transporte a los sistemas de transporte regulado utilizados especialmente en regiones; así como modificar el artículo 3 nonies de la misma ley, a fin de aplicar el estatuto de bienes afectos del transporte público a sistemas y servicios implementados a lo largo de todas las regiones de nuestro país.

En tercer lugar, y en relación con el [artículo cuarto transitorio](#) de la ley N° 20.378, se propone la modificación del inciso primero a fin de enfocar el destino del Fondo de Apoyo Regional para ser invertido en conectividad digital. A su vez, se propone ajustar el numeral 1, literal b) del artículo con la finalidad de fortalecer la cobertura y calidad de los servicios de transporte público de pasajeros en las regiones, diversificando el uso de los recursos provistos a través del FAR. Lo anterior, permite no sólo la inversión en infraestructura para transporte, sino también su operación, posibilitando el gasto en insumos, inversiones, servicios y administración que complementan y mejoran los niveles de servicios del transporte público.

En cuarto lugar, en la misma ley N°20.378, se propone ajustar su artículo octavo transitorio en cuanto a volver obligatoria la prerrogativa, actualmente facultativa, que impide que las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores.

De igual forma, y en quinto lugar, se propone modificar el artículo cuarto transitorio de la ley N°20.378, letra a) del numeral 1), en el sentido de eliminar las barreras de entrada asociadas a la antigüedad de los vehículos impuestas a potenciales beneficiarios del Programa Especial del Fondo de Apoyo Regional. Asimismo, se prevé incorporar sanciones ante incumplimientos de los vehículos beneficiarios del Programa Especial, así como de los programas de modernización del transporte público mayor y de taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor.

Adicionalmente, y en concordancia con la propuesta de modificación al artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, se requiere derogar el artículo 73 de la ley N° 21.405 para concentrar en un único cuerpo legal el marco regulatorio aplicable al Programa Especial de renovación de buses, taxibuses, minibuses y trolebuses.

Finalmente, en la misma ley N° 20.378, se propone modificar el inciso segundo del [artículo 11](#), en el sentido de introducir la notificación electrónica en los procedimientos sancionatorios establecidos en esta ley, incorporando los términos establecidos en la ley N° 19.880 en cuanto a la tramitación digital de los procedimientos administrativos.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL¹

a) Estructura del proyecto.

El proyecto de ley en informe está estructurado sobre la base de tres artículos permanentes.

¹ A continuación, figura el link de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-10-04/180752.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-10-18/185240.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-10-25/210556.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-11-30/072003.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-12-13/165002.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-12-21/080822.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2023-01-04/075640.html>

El artículo 1, propone modificar mediante cinco numerales, la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

El artículo 2, introduce dos modificaciones a la ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, y

El artículo 3, propone derogar el artículo 73 de la ley N° 21.405, que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica, y modifica diversos cuerpos legales

b) Presentaciones.

Presentación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que, en cuanto al financiamiento vigente del transporte público, a nivel nacional se realiza con cargo a la tarifa que pagan los usuarios y a los subsidios entregados directamente a la oferta.

En el caso de la región Metropolitana, la totalidad de los fondos los administra el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y financia la operación del sistema, a través de la Dirección de Transporte Público Metropolitano. Los fondos que se reciben en la capital, tienen un espejo en regiones, es decir, cada peso recibido en la capital del país, ingresa a las regiones a través de los Fondos de Apoyo Regional.

Seguidamente, presentó el siguiente cuadro que da cuenta de la situación en las regiones:

Subsidio permanente (artículo 2°)	Aporte especial (art 3° transitorio)	Aporte especial adicional (art 3° transitorio)
a. Administración: MTT		
b. Financia: operación transporte público		
c. Es permanente		

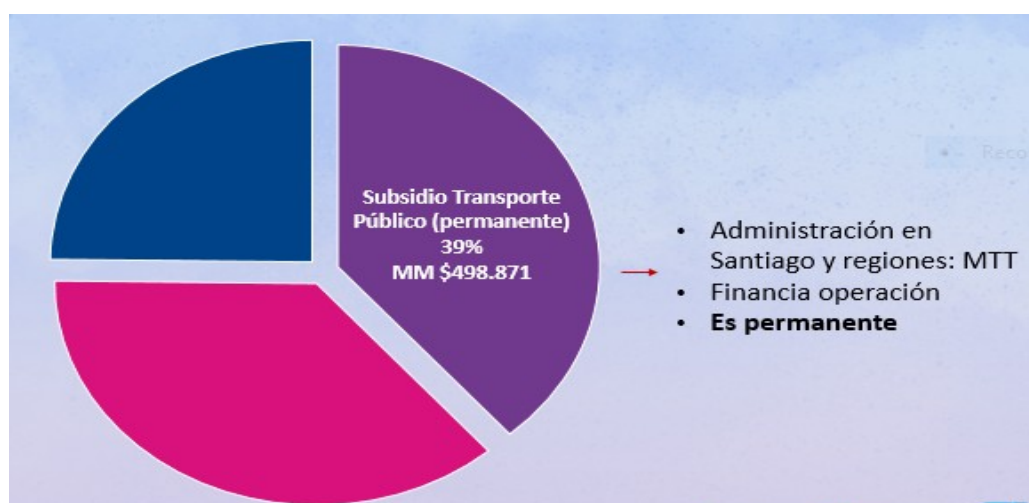
Subsidio permanente (artículo 2º)	Aporte especial (art 3º transitorio)	Aporte especial adicional (art 3º transitorio)
a. Administración: MTT	a. Administración: GORE	a. Administración: GORE
b. Financia: operación transporte público	b. Financia: FAR, no puede financiar operación de transporte público	b. Financia: FAR, no puede financiar operación de transporte público
c. Es permanente	c. Duración: hasta diciembre 2022	c. Duración: hasta diciembre 2022

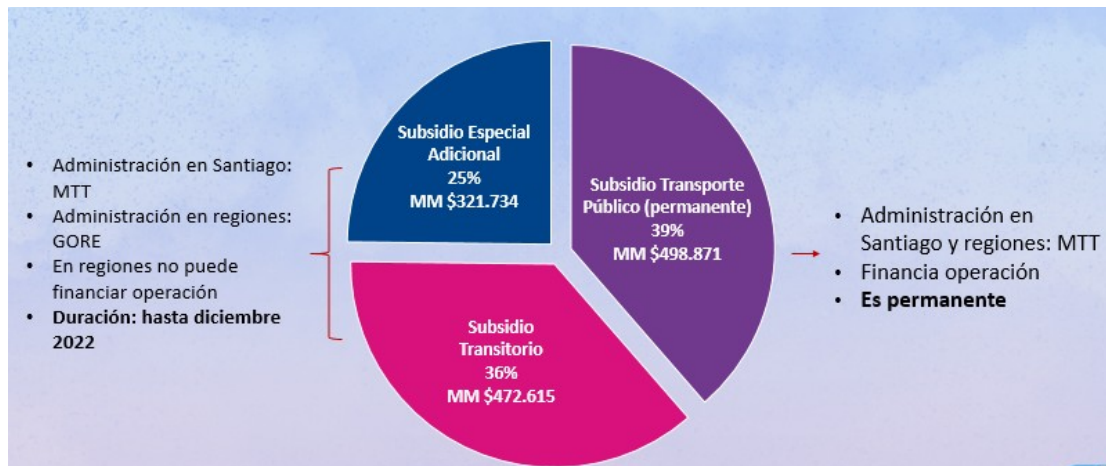
Reseñó que, para las regiones existe un subsidio permanente; un aporte especial y un aporte especial adicional. El primero de ellos es administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, financia la operación del transporte público y es de carácter permanente. Explicó que, la Dirección de Transporte Público Regional está a cargo de generar, por ejemplo, los perímetros de exclusión y garantizar que la oferta tenga ciertos horarios y frecuencias.

En relación al aporte especial y al aporte especial adicional, expresó que ambos se refieren a recursos que no son administrados por el Ministerio, sino que van dirigidos directamente a los gobiernos regionales. Acotó que, van destinados a cerrar la brecha existente entre la calidad del transporte público en la región Metropolitana y en regiones. Hizo presente que, con los recursos que van al Fondo de Apoyo Regional no se permite financiar operaciones de transporte público. Sí pueden ir encaminados a financiar infraestructura o equipos del mencionado transporte.

Hizo hincapié, en que los subsidios transitorios regirán hasta diciembre de 2022.

Seguidamente, acompañó los siguientes gráficos que hacen referencia a lo ya expresado:





Destacó que, en el Sistema Red Metropolitana de Movilidad, el total de los subsidios (permanente y transitorios), junto con la tarifa pagada por los usuarios, financia la totalidad de los costos del sistema. Esto incluye pagos a todos los operadores, Metro, Tren Central y a los proveedores de servicios complementarios (red de carga, sistema gestión de flota, medio de pago, terminales, entre otros). Sólo se excluye la infraestructura de la red de buses (corredores de transporte público, paraderos.).

Agregó que, en regiones, el subsidio permanente, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones permite proveer de transporte a zonas aisladas del país, rebajar tarifas en el transporte público para adultos, a través de zonas reguladas con mejor calidad y a estudiantes, incluso en zonas no reguladas, e implementar servicios de locomoción gratuita para escolares de sectores apartados.

Asimismo, recalcó que, en regiones, los subsidios transitorios, administrados por los gobiernos regionales, componen el Fondo de Apoyo Regional (FAR), que permite financiar proyectos de desarrollo; de infraestructura general; transporte público (renovación de flota); modernización y de inversión de relevancia para la región. El mencionado Fondo representa el 39,63% del programa de inversión regional en el presupuesto 2022.

Luego, para explicar los efectos causados por la pandemia en materia de transporte, acompañó el siguiente gráfico:

Antecedentes: impacto pandemia en demanda



Explicó que, en junio de 2020, las transacciones del sistema alcanzaron el 11% del mismo mes del año anterior. En mayo de 2022, alcanzaron el 67% del mismo mes del 2019. Luego, observó que, la recuperación de la demanda es gradual.

En ese orden de ideas, constató que, el aumento del parque automotor, del teletrabajo y el incremento de otros medios de movilización, generarán impactos de largo plazo en la demanda. Lo anterior también se replica en distintas regiones.

Hizo presente que, el fin del uso de la mascarilla en el transporte público podría significar un aumento en el número de pasajeros.

Desde el punto de vista de los costos, acompañó el siguiente gráfico:



Del gráfico anterior, se deduce que se ha producido un incremento de los costos de los sistemas de transporte público,

a causa del aumento del valor del diésel, el alza del dólar, del Índice de Precios al Consumidor y la escasez de mano de obra. En dicho contexto, las tarifas del transporte público han mantenido su valor. Lo anterior genera una presión, respecto de un sistema que no tiene cómo financiar estas alzas si no percibe mayores recursos.

Las proyecciones muestran que el valor del diésel continuará aumentando durante este año (representa 30% de los costos de operación aproximadamente).

En relación al congelamiento tarifario, señaló que, como es de público conocimiento, desde el año 2019 hasta la fecha, el país ha enfrentado situaciones de emergencia que ha hecho necesario adoptar medidas extraordinarias por parte de la autoridad para resguardar la continuidad del servicio y garantizar el desplazamiento de las personas.

Reiteró que, las tarifas del sistema de transporte público del Gran Santiago y de las zonas reguladas en distintas regiones del país se encuentran congeladas desde esa fecha. Lo anterior, ha provocado una importante diferencia entre las tarifas que debiesen ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas, y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios. (Entre \$40 a \$160 de diferencia, dependiendo del sistema).

Precisó que, durante la pandemia, estos congelamientos se podían sostener con disminuciones de la oferta para reducir los costos. Sin embargo, en el escenario de demanda actual y las recomendaciones sanitarias para reducir hacinamientos exigen entregar una oferta muy cercana a la normal.

El congelamiento tarifario es una medida temporal, que va en directo beneficio de los hogares al reducir el impacto que, los mayores precios de los combustibles tienen sobre el presupuesto de las personas.

En cuanto a los problemas a resolver con la presente iniciativa, manifestó que ella tiene dos elementos estructurales.

1.- Déficit de financiamiento para costear mejoras en regiones y la operación en sistema metropolitano.

La propuesta viene a incrementar el monto del "subsidio permanente" en MM \$42.010 para el año 2022, MM\$244.184 para el año 2023 y MM\$320.327 para el año 2024 (todo en \$2022). Estos montos se reparten en forma equivalente entre el sistema RED de Santiago y el transporte público en regiones.

Agregó que, los recursos adicionales que se están solicitando para los años 2022; 2023 y 2024, serán destinados por la Dirección del Transporte Público Regional, para que puedan llegar con una mayor regulación a más lugares del país. De esa manera se podrá garantizar que dichos recursos vayan a mejorar las condiciones de transporte en aquellos lugares donde más lo necesitan.

2.- Término de vigencia del aporte especial y del aporte especial adicional.

La propuesta viene a prorrogar la vigencia de los montos dispuestos en el artículo 3° transitorio de la ley N°20.378, desde el año 2022 hasta el 2024.

En relación al marco regulatorio y financiero, se sugiere habilitar a los gobiernos regionales para utilizar los recursos que reciben desde el Fondo de Apoyo Regional en subsidios operacionales, incluyendo transporte colectivo mayor y menor. Además, se propone establecer que, al menos el 20% de los recursos del mencionado Fondo deba destinarse a proyectos de transporte público.

Asimismo, se busca extender la figura del Administrador Provisional de Transporte y del estatuto de los bienes afectos a la concesión, para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados de contratos con operadores en regiones.

En ese orden de ideas, consideró oportuno flexibilizar plazos y condiciones considerados para la implementación del programa que permite renovar la flota del transporte público en regiones.

En cuanto al efecto de los subsidios en la remuneración de los conductores, aseveró que la entrega de éstos al transporte público puede generar impactos negativos en las remuneraciones de los conductores de transporte público, en particular en aquellos casos donde ésta se compone de un porcentaje del monto recaudado, a través de la tarifa, que genera que muchas veces esos trabajadores, con justa razón, se opongan a la reducción de tarifas a los pasajeros.

Para enfrentar lo planteado, se propone modificar el [artículo octavo transitorio](#) de la ley N°20.378, con la finalidad de hacer obligatoria la prerrogativa, actualmente facultativa, que impide que las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte impacten negativamente en las remuneraciones de los conductores. Además, se establecería la posibilidad de suspender el pago de subsidios a los prestadores de servicios de transporte que incumplan con esa obligación.

Hizo presente que, en la Cámara de Diputados se rechazó una indicación que, entre otras cosas, habilitaba la posibilidad de financiar programas de renovación de flota de transporte colectivo menor dentro del Gran Santiago. Consignó que, es compromiso del Ejecutivo presentar una alternativa que posibilite ese objetivo.

En otro aspecto, sostuvo que, este proyecto de ley viene a resolver una urgencia, y plantea un marco de financiamiento sólo hasta el año 2024. Agregó que, se propone extenderlo hasta el año 2024 para reflejar explícitamente el compromiso del Gobierno de abordar una solución de largo plazo al problema de los subsidios al transporte público nacional, mediante la presentación de un proyecto de ley, cuya tramitación se iniciaría por esta Administración, a partir de diciembre del presente año.

Finalmente, indicó que, los recursos adicionales en regiones permiten avanzar en un plan de regulación del transporte público, para que, hacia el fin de esta Administración, todas las capitales regionales y provinciales cuenten con sistemas regulados. El objetivo, finalmente, es avanzar en reducir la brecha entre el transporte público del Gran Santiago y los sistemas regionales.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, señaló que se debe extender la ley que dice relación con los subsidios, para evitar el alza en los precios del transporte público.

Enseguida, consideró contradictorio destinar sólo el 20% de los recursos del Fondo de Apoyo Regional a proyectos de transporte público en regiones. Agregó que, constituye un riesgo que, no se determinen por ley, los criterios para ejecutar el gasto público por parte de los gobiernos regionales en esta materia.

El Honorable Senador señor Flores manifestó que, los problemas que se pretenden resolver con la presente iniciativa son situaciones que se han planteado desde las regiones, desde hace mucho tiempo. Añadió que es partidario de otorgar atribuciones a los gobiernos regionales para que puedan aplicar directamente los subsidios, a través de la ley N° 20.378.

Junto con lo anterior, anunció su conformidad con la existencia de la figura del Administrador Provisional de Transporte, haciendo hincapié en que, los fondos regionales sean destinados exclusivamente para el transporte público.

Luego, consultó cómo se enfrentará la situación de la discapacidad y del adulto mayor en el transporte público, puesto que muchos buses no cuentan con las condiciones necesarias para recibir a ese

tipo de pasajeros. Recordó que, el 20% de la población se encuentra en situación de discapacidad.

Finalmente, se refirió a la necesidad de impulsar la electromovilidad para el transporte público en general.

El Honorable Senador señor De Urresti comenzó señalando que, en la zona austral, el transporte fluvial ha adquirido gran relevancia como medio de transporte.

Respecto a la ley N° 20.378, señaló que el objetivo inicial era modernizar el transporte, constatando que ello sí se ha logrado en la región Metropolitana, sin embargo, no ha ocurrido lo mismo en regiones.

Seguidamente, hizo referencia al artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, que crea el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional. Agregó que, la expresión “desarrollo regional”, puede abarcar cualquier tipo de proyecto de inversión en una región, sin que exista la obligatoriedad de destinarlo al área de transporte.

Recalcó que, con el Fondo de Apoyo Regional se termina subsidiando a otros ministerios. Asimismo, estimó absolutamente insuficiente que el 20% se destine al financiamiento de los proyectos mencionados en las letras a) y b) del artículo antes citado.

Atendido lo anterior, señaló la necesidad de modificar el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, ya que el Fondo de Apoyo Regional debe destinarse íntegramente al transporte en regiones. Asimismo, sugiriendo aumentar el guarismo del 20%.

Como consecuencia de lo anterior, expresó la necesidad de aplicar el subsidio en materia de trenes y abogó por el subsidio al pasaje del adulto mayor.

Concluyó señalando que, deben evaluarse los subsidios rurales, debido a que, el monto por el cual fueron licitados, no son sostenibles.

El Honorable Senador señor Castro manifestó su preocupación por la obsolescencia del transporte público en la región de O’Higgins y por la carencia de conductores, haciendo presente que, en dicha región, sólo la Municipalidad de Graneros ha concedido la gratuidad para el pasaje del adulto mayor, por un convenio efectuado con fondos propios.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, hizo presente que se

deben tomar decisiones rápidas y, al mismo tiempo, abrir una conversación profunda respecto a los temas planteados.

En ese sentido, acotó que, la estrategia que el Ministerio propone es coherente con lo expuesto por los miembros de la Comisión.

Añadió que, el tema de exigir al menos un 20%, es una propuesta nueva, y viene a entregar una señal de que efectivamente esos subsidios deben mejorar el transporte colectivo. Por otro lado, se debe entender que, los recursos que llegan a las regiones tienen una cierta estructura en que, desbalancearlos, podría generar para los gobiernos regionales un problema mayor. En ese sentido, manifestó que, los gobernadores regionales están de acuerdo con el guarismo propuesto.

Asimismo, recalcó que, en la actualidad se está ejecutando un proyecto con el Gobierno Regional del Bío-Bío, que busca fortalecer la infraestructura y los vehículos eléctricos.

En cuanto a la discapacidad, señaló que, los vehículos que están ingresando a la región Metropolitana son de un alto estándar. En la capital existen alrededor de 880 buses eléctricos, en las regiones no sucede lo mismo.

Hizo hincapié que, existen varios proyectos en curso, para poder tener buses del mismo nivel en regiones.

La presente iniciativa busca que la región Metropolitana mantenga el financiamiento actual, con la finalidad de poder seguir entregando el servicio que presta.

Finalmente, aseveró que, en cuanto a la tarifa del adulto mayor, existe un descuento en la actualidad, que asciende al 50%, monto que podría aumentarse.

Presentación del Instituto de Libertad y Desarrollo

La investigadora del programa económico del Instituto de Libertad y Desarrollo, señora Francisca Toledo, señaló que el proyecto de ley en discusión se sustenta en tres grandes razones, a saber:

- 1.- Congelamiento tarifario.
- 2.- Alta evasión en el sistema de transporte público metropolitano.

3.- Alza en los costos de operación de los buses, fruto del incremento de la inflación.

Luego, presentó el siguiente cuadro, que da cuenta de la distribución de los mayores aportes vía subsidio al transporte público:

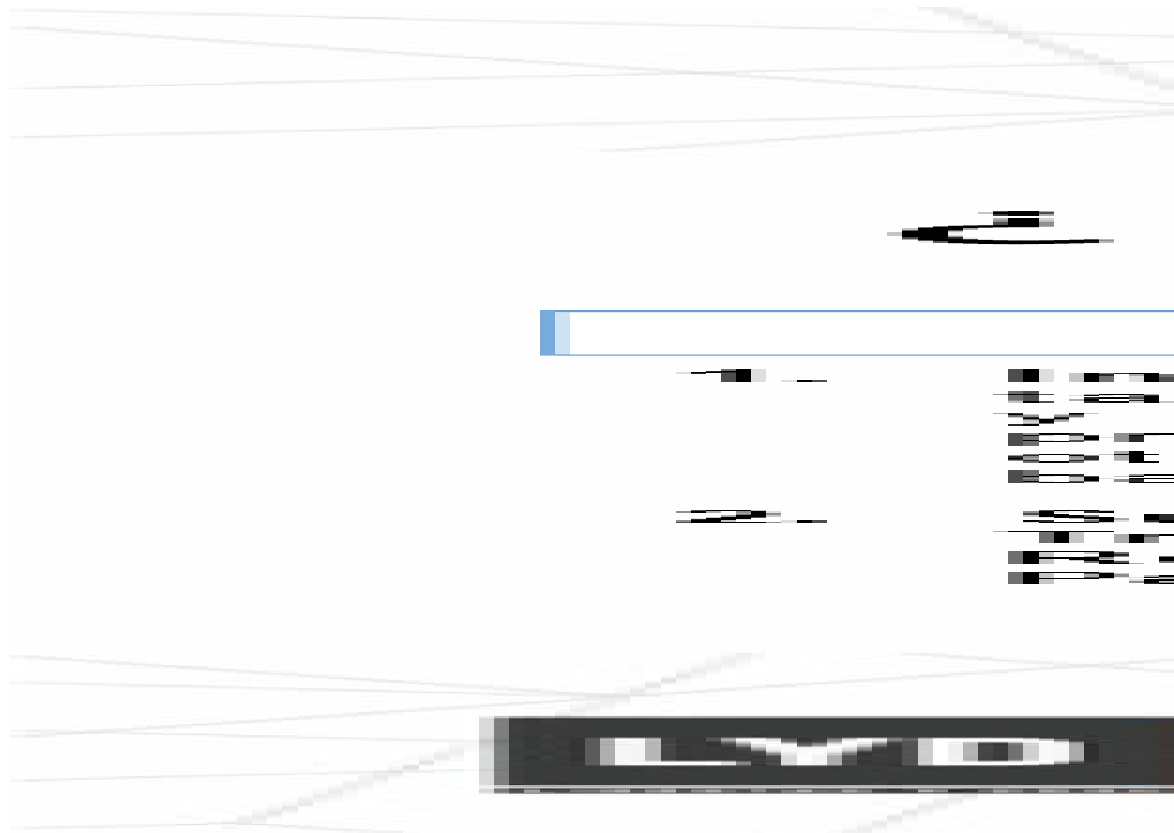


Informó que la iniciativa representa un incremento relevante del presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que implica que, los recursos serán determinados desde dicha Cartera.

Añadió que, la estructura financiera depende de la demanda de pasajeros y ello está asociado a la tarifa que se está considerando en la proyección en la solicitud de los recursos.

En cuanto a los egresos, expresó que, éstos emanan, principalmente, de los pagos realizados a los proveedores de servicios de transporte, servicios complementarios y otros.

Ello se explica en el siguiente cuadro:



A raíz de lo anterior, estimó que, existe información que debe ser entregada, porque ello justificaría los montos.

Luego, refiriéndose a la situación financiera de la Red, sostuvo que, debe conocerse:

1.- Supuesto de evasión en buses utilizado para los años 2022, 2023 y 2024.

2.- Proyección de la tarifa real, sin congelar, para los años 2022, 2023 y 2024, que mantiene el equilibrio financiero del sistema.

3.- Ingresos y egresos trimestrales del sistema.

4.- Si se está utilizando el exceso del 10% del artículo 3° transitorio, debiera abrirse el peso de cada componente.

Afirmó que es clave conocer la situación financiera actual y futura del sistema.

Seguidamente, señaló que al permitirse que el Fondo de Apoyo Regional pueda financiar temas operacionales, abre una discrepancia que no está adecuadamente cubierta en la iniciativa. Constató que, el Ministerio también entrega recursos para dicho ítem, a través de la Dirección de Transporte Público Regional. Dado lo anterior, consideró importante evitar la duplicidad de beneficiarios y que no se produzcan distorsiones, ni pérdidas en la utilización de los recursos públicos.

En el caso de la prórroga del aporte adicional y el aporte especial adicional al año 2024, indicó que los recursos de los gobiernos regionales dependen, en alrededor de un 40% de los aportes que llegan a través del Fondo Espejo. Ello se explica en la siguiente lámina:



En cuanto a la magnitud de los recursos solicitados, acotó que equivalen al 36% de todas las subvenciones que entrega el Ministerio de Educación, según el presupuesto del año 2022; al 80% de los recursos del presupuesto 2022 del Ministerio de Vivienda y

Urbanismo, para todos los subsidios de vivienda, y a 1,4 veces el presupuesto 2022 del Fondo Solidario de Vivienda.

Agregó que, para el sistema de Red se destinarán USD 1.178 millones extras, lo que equivale al 80% de lo que espera recaudar el royalty al año 2025 (IF N° 102/2022); casi la mitad de lo que costará la Línea 7 del Metro; supera en un 10% lo que Ministerio de Educación destina a jardines infantiles en el presupuesto del año 2022; equivale al 70% del presupuesto 2022 del Fondo Solidario de Vivienda; a 4,8 veces el presupuesto 2022 del subsidio DS 01 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y a 3 veces el presupuesto del año 2022 del subsidio DS 19 del mencionado Ministerio.

Luego, recalcó que, se elimina el tope legal máximo de aporte al subsidio permanente. La restricción existente en la ley N°20.378, obliga al Ejecutivo a explicar ante el Congreso Nacional la solicitud de mayores recursos, y la pregunta que surge es, si el cambio permitiría incrementar los montos, sin modificar la norma.

En cuanto a la posibilidad de permitir que, parte del Fondo de Apoyo Regional se utilice en gastos operacionales, puede generar situaciones complejas en caso de que exista asignación directa. Es importante, al menos, que el proyecto de ley en discusión, pueda establecer ciertas directrices que se reflejen en la parte más operativa del reglamento. Destacó que, el proyecto de ley prescribe que al menos el 20% de los recursos provenientes del Fondo de Apoyo Regional, deben destinarse a proyectos en materia de transportes.

Hizo hincapié en que, los gobiernos regionales argumentan que, no llevan a cabo proyectos de inversión en transporte porque tardan tiempo en ejecutarse. Por lo tanto, se corre el riesgo de que, si la exigencia del 20% ya señalada, comienza a regir el próximo año, puede que, no existan proyectos para poder utilizar esos recursos.

A modo de conclusiones, sostuvo que, el proyecto de ley es principalmente un incremento al presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debiendo regularse de mejor manera el uso del Fondo de Apoyo Regional para operación con posible asignación directa. Asimismo, observó que, debe entenderse más claramente la eliminación del tope legal del aporte al artículo 2° de la ley N°20.378.

No hay avances en la transparencia de la información financiera para comprender los alcances del proyecto y sus implicancias, lo que se agrava con la eliminación de todas las glosas informativas del presupuesto. Recalcó que, es necesario conocer los ingresos, egresos y el déficit real del sistema RED.

Dada la magnitud de los recursos solicitados, y velando por la eficiencia y transparencia de ellos, es necesario que el Ministerio informe una proyección de tarifas y de escenario financiero para el año 2022 y siguientes.

En estricto rigor, sostuvo que, el proyecto de ley responde a una contingencia financiera de corto plazo, pero no compromete herramientas para disminuir la evasión y contener el alza de costos del sistema.

En virtud de lo anterior, destacó que, sería importante transparentar cuánto de los recursos solicitados son para enfrentar el alza del indexador, cuánto para cubrir el congelamiento de la tarifa y cuántos para amortiguar los menores ingresos por evasión.

En relación a las regiones, considerando que en ellas no se presenta el problema de la evasión, se infiere que todo el monto solicitado es para no traspasar el costo al usuario. Atendido lo anterior, consultó por la estrategia del Ejecutivo en este tema.

Finalmente, a título de sugerencias, acompañó el siguiente cuadro descriptivo:

Presentación del ex jefe de Gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González

El ex jefe de Gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, señaló que en el caso del Transantiago, el subsidio, más los ingresos tarifarios permiten cubrir los costos de operación que al aumentar producen un déficit.

Lo anteriormente descrito, se refleja en los siguientes cuadros:

Conceptos: Déficit y Subsidio

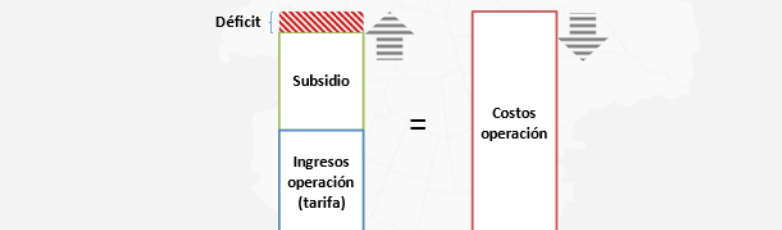
$$\text{Ingresos Operación} + \text{Subsidio (Ley 20.378)} = \text{Costos Operación}$$



2

Conceptos: Déficit y Subsidio

$$\text{Ingresos Operación} + \text{Subsidio (Ley 20.378)} - \text{Costos Operación} = \text{Resultado Anual}$$



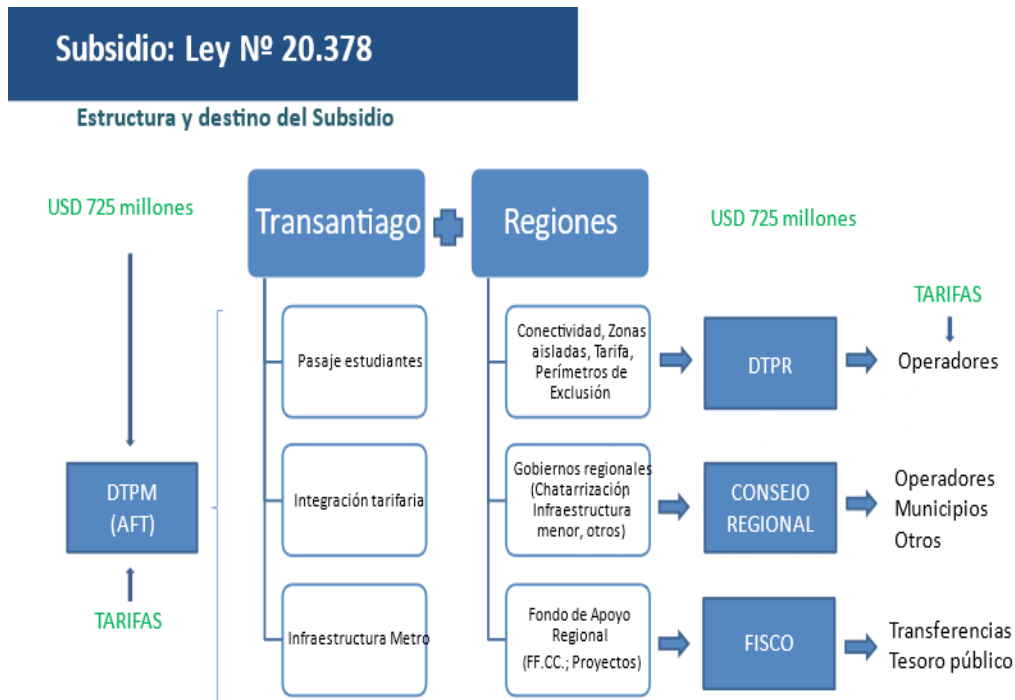
Subsidio NO es déficit Desde 2009 es parte de los Ingresos del Sistema

3

A continuación, manifestó que el subsidio está regulado en cuatro artículos. El artículo 2° se refiere al subsidio permanente, es decir, éste existe mientras la ley se encuentre vigente, y se ajusta todos los años en base a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Añadió que, el artículo 3° transitorio contiene el aporte especial, o también conocido como subsidio transitorio, que se ajusta año a año.

Recordó que, el Fondo Espejo destina un presupuesto idéntico al que se entrega a Transantiago, para el transporte regional. Ello se demuestra en la siguiente lámina:



En el caso del Transantiago, expresó que, todo el subsidio pasa al Administrador Financiero del Transantiago, vía Dirección de Presupuestos. La finalidad de los destinos del subsidio buscan compensar el menor ingreso que se genera por el pago de la tarifa de los escolares, que es de un 33%; la integración tarifaria, y por el subsidio indirecto a la infraestructura del Metro, dado que cada vez que se ejecutan obras, se ajusta su tarifa técnica.

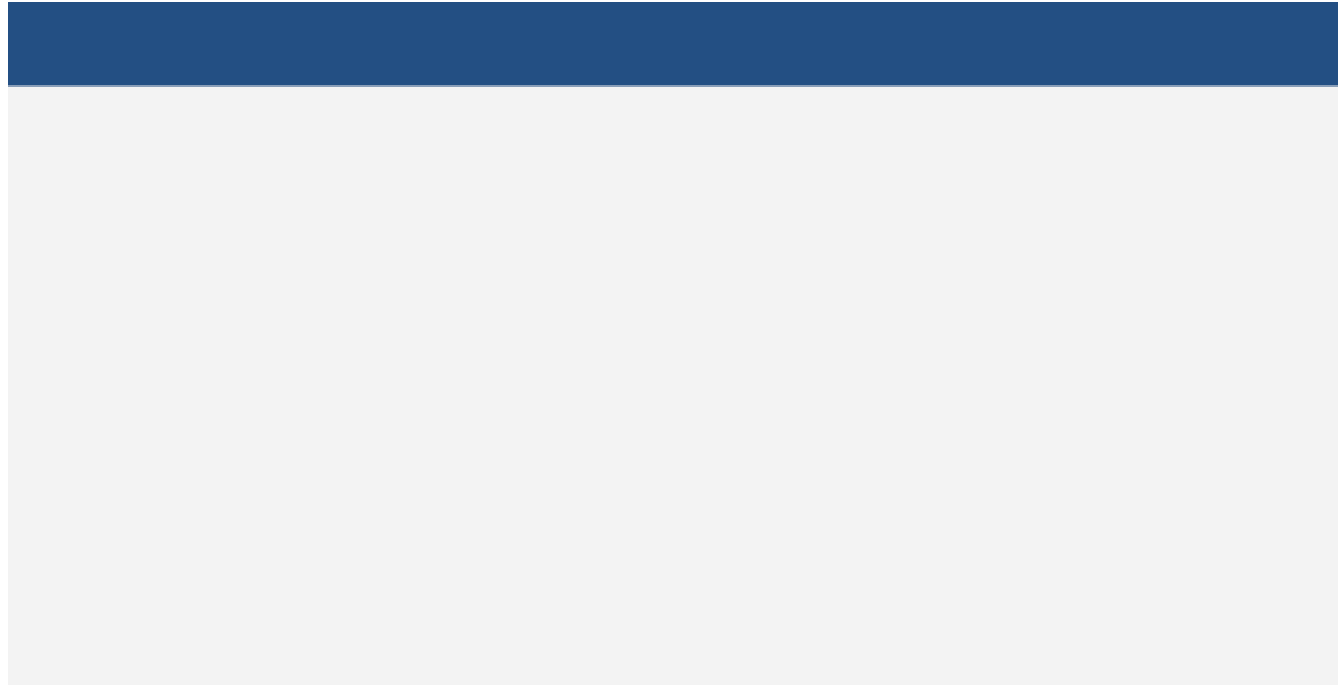
Precisó que, en regiones, el subsidio se ejecuta por tres organismos:

1.- Dirección de Transporte Público Regional (DTPR). La mencionada Dirección paga los perímetros de exclusión, la conectividad austral, el subsidio de la tarifa escolar y la rebaja de tarifa.

2.- Consejo Regional, y

3.- Fisco.

En relación al proyecto de ley en estudio, se mostró de acuerdo en ciertos aspectos y en desacuerdo con otros. Lo anterior está detallado a continuación:



Precisó que, en el año 2015, se instaló una restricción, a que el sistema de bienes afectos sólo se aplicaba en el Transantiago. Agregó que, es de mayor utilidad generar una oferta de buses nuevos, más competitiva, de mejor calidad con créditos de más largo plazo y tasas con menor interés. Además, se puede crear un control sobre esos activos estratégicos, de tal manera, que si existe alguna mala operación, pueden asignarse esos buses a un operador que presente mejores condiciones de desempeño.

Agregó que, también se generan mejoras de procedimiento y una actualización de requisitos y restricciones que proponía inicialmente esta iniciativa legal.

En relación al ajuste de redacción al artículo 2°, específicamente, cuando se propone sustituir la frase “Este límite máximo se podrá” por “Estos montos se podrán”, aseveró que, éste sólo establece un marco de gastos.

Recordó que, el problema que se produjo el año 2018, es que la interpretación hecha por la Dirección de Presupuestos, respecto al límite máximo, se entendió como una situación en que les permitía asignar menos recursos.

Se mostró partidario de señalar un piso al uso del Fondo de Apoyo Regional al transporter público, dado que existen regiones en que este recurso se distribuye masivamente a otro tipo de proyectos, no relacionados con esa área.

Expresó su desacuerdo con el establecimiento de la figura del Administrador Provisional en regiones, puesto que es una especie de síndico que se inserta en la empresa, con la finalidad que la administre cuando se encuentra en dificultades.

Recalcó que, dicho Administrador no es una solución para la caducidad o la suspensión de los servicios.

A título de sugerencias, propuso:

1.- Incorporar en el proyecto de ley la rebaja al pasaje de los adultos mayores. Dicha rebaja se ha sustentado solamente en glosas de la Ley de Presupuestos, lo que dificulta la fuente legal de la rebaja y la compensación a los operadores.

2.- Eliminar la exigencia de alzas por múltiplo de \$10, contenida en el artículo 15. En consideración a la presencia de un medio de pago electrónico, no existe obstáculo para que el alza pueda ser inferior.

3.- Usar el Fondo de Apoyo Regional en servicios tecnológicos y gestión tarifaria, regulado en el artículo 4º transitorio.

4.- Ley interpretativa que establezca que la restricción del inciso cuarto del artículo 15, se aplica al nivel de tarifas pero no al ajuste de tarifas.

Luego, indicó que, la presente iniciativa requiere mayor información, puesto que, no se entiende este esfuerzo legislativo sólo para atender las necesidades de los años 2022 a 2024, siendo que las situaciones que el Ejecutivo plantea como fundantes del proyecto seguirán vigentes el año 2025 y en adelante, como los mayores costos de las extensiones de las líneas 2 y 3 del Metro.

Desde este punto de vista, resulta hasta contradictorio que se incremente “transitoriamente” el subsidio “permanente”, y la pregunta que surge es, qué pasará en los años 2025 y 2026, con los recursos adicionales que se solicitan para el año 2024 y de ahí en adelante.

En ese orden de ideas, constató que, los fundamentos contenidos en las minutas del Ejecutivo, en el informe financiero y en los informes de las Comisiones de la Cámara de Diputados, al

no ser detallados, no permiten identificar la correlación entre los incrementos de costos de régimen del sistema, salvo lo que se insinúa de las extensiones del Metro y los incrementos del subsidio. Queda entonces la impresión que una parte importante de esos recursos buscan enfrentar alzas que provendrán del muy probable aumento en el costo de los insumos, combustible, mano de obra o las variables macroeconómicas, dólar e inversión.

Finalmente, recalcó que sería pertinente que se transparente el propósito y el destino de esos recursos, o las variables consideradas al momento de realizarse los cálculos por la Dirección de Presupuestos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, coincidió en algunos aspectos observados, como aquel que dice relación con eliminar las alzas por múltiplos de \$10.

Luego hizo referencia a la recuperación de la demanda del transporte público, y al combate de la evasión. Constató que, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está elaborando un plan, que abarca aspectos tales como infraestructura, educación, fiscalización y tecnología.

En cuanto a las tarifas, reconoció que, existe una recuperación gradual, que considera un monto intermedio entre la inflación y el congelamiento.

Presentación de la Agrupación de Taxistas Independientes de Chile (ATICH)

El representante de la Agrupación de Taxistas Independientes de Chile (ATICH), señor Carlos Calderón, señaló que la Carta Fundamental consagra, en su artículo primero, el deber del Estado de reconocer y amparar a los grupos intermedios a través de los cuales se organiza y estructura la sociedad y les garantiza la adecuada autonomía para cumplir sus propios fines específicos.

Luego, hizo referencia al artículo 19, número 2, de la Constitución Política que dice relación con el principio de igualdad ante la ley, estableciendo que, en Chile no hay persona ni grupo privilegiados.

Dado lo anterior, manifestó que, como taxistas básicos se sienten discriminados, porque nunca han sido beneficiarios de algún tipo de ayuda de parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Hizo presente que, durante los últimos diez años se han visto enfrentados a una competencia desleal e ilegal, debido al transporte que surge del sistema de plataformas. En la actualidad, se encuentran en una situación precaria, desde todo punto de vista.

Debido a lo anterior, solicitó participar de los recursos que derivan del Fondo de Apoyo Regional, porque carecen de un subsidio que les permita desarrollar en mejores condiciones a la actividad, que implicaría, entregar un mejor servicio.

Asimismo, instó al Ejecutivo a crear un registro de conductores de taxis básicos, con la finalidad de regular de mejor manera a la actividad.

Finalmente, pidió al señor Ministro, que el rubro que representa sea considerado en la presente iniciativa de ley.

A continuación, el vocero **de dicha agrupación, señor Carlos Badilla**, reconoció que, para poder desarrollar la labor respectiva, aparte de tener que adquirir un vehículo, los taxistas deben incurrir en otros gastos, como el relacionado como la pintura del vehículo, cursar el curso de conductores profesionales y adquirir un taxímetro.

Declaró que, como gremio, no están en contra de la tecnología y consideró factible la implementación de una plataforma que incluya a todos aquellos que se dedican a esta actividad.

Por último, abogó por un fondo permanente destinado a la implementación de tecnología, ya sea provenga de la ley N° 20.378, o de otra iniciativa legal.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, admitió que, el proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten, equipara las exigencias al establecer mayor formalidad para los operadores de las aplicaciones y la principal discrepancia consiste en el plazo que se le está otorgando a los conductores que operan con las plataformas.

[Presentación de la Asociación Gremial de Taxis de la región de Coquimbo \(UNITAXI\)](#)

El Presidente de la Asociación Gremial de Taxis de la región de Coquimbo, señor Luis Dubó, manifestó que siempre se ha culpado al gremio por los problemas del sector, pero nunca una

autoridad se ha cuestionado en qué han fallado y si se han adoptado las decisiones acertadas, la interrogante permanente ha sido cuál es el real y concreto aporte de los taxis al transporte público, al desarrollo regional y su rentabilidad social.

Añadió que este gremio no es considerado en materias de entrega de subsidios, recursos, proyectos o medidas que se adopten en relación al transporte. Las razones por las cuales no son incorporados a los subsidios de la ley N° 20.378 no son claras, por lo que es necesario que se cambie la visión que tiene la autoridad y el gobierno, para que exista una voluntad política para trabajar, enfrentando las necesidades y permanentes requerimientos del sector.

En este contexto, solicitó presentar una indicación para modificar los artículos segundo y cuarto transitorios de la ley N° 20.378, para incorporar a los taxis en todas sus modalidades como transporte público menor, sean colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo, norma que les permitirá obtener recursos y subsidios de manera permanente o transitoria, para la renovación de flota, pudiendo acceder a la electromovilidad y a nuevas tecnologías.

La inclusión de los taxis en la ley N° 20.378, beneficiará aproximadamente al 80% de los microempresarios del gremio, fortaleciendo el transporte público.

A continuación, se refirió a la distribución de los recursos provenientes de la ley N° 20.378 en regiones, haciendo presente que la totalidad de los recursos destinados al subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros no son utilizados en su totalidad en dicho ámbito y en muchos casos se desconoce su destino. Por otra parte, expresó que la rebaja de tarifas a los estudiantes, a las zonas aisladas y a la tercera edad en el transporte público menor, a que se refiere el artículo 1° de dicha ley no se aplica.

Según información emanada de la Dirección de Presupuestos a la fecha, sólo se ha ejecutado el 17,5% del presupuesto en el segundo trimestre y en la región Metropolitana; un 29% de los recursos provenientes del Transantiago son ocupados en el transporte de las regiones, por lo tanto, no se trataría de recursos extraordinarios.

PARQUE DE TAXIS A NIVEL NACIONAL POR MODALIDAD

	REGIONES	TAXI BÁSICO	TAXI TURISMO	TAXI EJECUTIVO	TOTAL FLOTA	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO RURAL	TOTAL FLOTA
1	Región de Arica y Parinacota	387	383	18	788	1.979	170	2.149
2	Región de Tarapacá	3.519	124	30	3658	260	36	296
3	Región de Antofagasta	551	234	353	1138	3.963		3.963
4	Región de Atacama	268	52	17	337	2.163	159	2.322
5	Región de Coquimbo	526	15	195	736	4.658	460	5.118
6	Región de Valparaíso	889	212	662	1763	8.162	1.412	9.574
7	Región del Libertador Bernardo O'Higgins	257	44	216	517	3.277	1.207	4.484
8	Región del Maule	683	30	245	958	2.991	420	3.411
9	Región de Ñuble	207	476	45	728	1.194	118	1.312
10	Región del Bío-Bío	576	569	116	1261	3.590	51	3.641
11	Región de La Araucanía	638	250		888	2.509	21	2.530
12	Región de Los Ríos	653	17	92	762	1.128	26	1.154
13	Región de Los Lagos	584	47	536	1167	3.678	35	3.713
14	Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	210	4	32	246	414		414
15	Región de Magallanes y la Antártica Chilena	896	12		908	1.274		1.274
16	Región Metropolitana	23.332	814	3.201	27347	10.162	3.718	13.880
	Total por Modalidad	34.176	3.283	5.758	43202	51.476	7.801	59.235

En consecuencia, las estadísticas demostrarían que es posible apoyar al gremio con recursos, incluso del FAR, orientándolos a otros proyectos distintos a la renovación.

Luego, señaló que, para incorporar a los taxis a los subsidios, es necesario determinar la naturaleza del servicio de taxis, porque se ha señalado que es un servicio de transporte público; que constituye un servicio de transporte privado; que representa un servicio de vehículos de alquiler y también que es transporte remunerado.

En su opinión, los argumentos legales que justificarían la incorporación de los taxis a los subsidios son los siguientes:

1.- Decreto número 212, reconoce en su artículo 1° que los taxis en todas sus modalidades son servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

El artículo 20 de dicho decreto señala que los servicios de transporte público remunerado de pasajeros podrán prestarse en automóviles de alquiler, es decir, taxis en todas sus modalidades.

2.- El objetivo de la ley N° 20.378, es promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros y compensar los menores pagos que realizan los estudiantes. Asimismo, los subsidios no sólo

consideran la compensación por tarifas, sino que proyectos de desarrollo, infraestructura general, transporte público, modernización, entre otros.

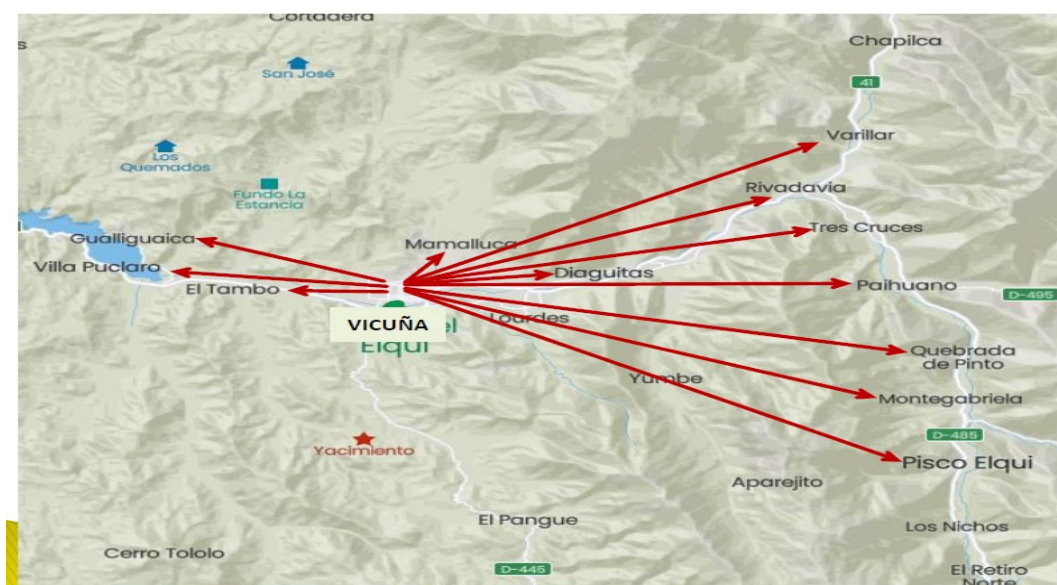
El artículo 3°, letra b), determina otra condición posible para la entrega del subsidio que consiste en operar bajo un perímetro de exclusión. Cerca de 20.000 taxis en la región Metropolitana lo realizan bajo esa condición.

3.- Sólo el 35% de los recursos asignados mediante el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros y los recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional son utilizados anualmente por esos servicios.

Seguidamente, señaló que, para los efectos medioambientales, de seguridad vial, de movilidad urbana y rural, el taxi es un importante aporte al transporte público remunerado de pasajeros. A mayor abundamiento, cabe señalar que la política del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está orientada a fortalecer el transporte colectivo, sin embargo, la nula existencia de aquél en zonas alejadas de las grandes conurbaciones es suplida por el taxi, convirtiéndose en el medio de transporte público remunerado primordial.

Junto con lo anterior, señaló que de la totalidad de la flota de taxis existentes en el país, el 80% es trabajado por su propietario, en consecuencia, los subsidios beneficiarían en forma directa a un gran número de microempresarios.

En seguida, exhibió las siguientes láminas que da cuenta del parque de taxis a nivel nacional por modalidad; la situación en la región de Coquimbo y en la región de Los Ríos.





Finalmente, presentó las siguientes propuestas de indicaciones:

1.- Reemplazar el inciso tercero del número 2 del artículo 2°, la expresión “taxis colectivos” por la siguiente:

“taxis en todas sus modalidades, en la medida en que estén destinados a un uso masivo o individual por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario o contractual para su debida autorización y fiscalización”.

2.- Sustituir en la letra a) del número 1 del artículo cuarto transitorio, la expresión “taxis colectivos”, por “taxis en todas sus modalidades”.

[Presentación de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile \(CONTRAMEN\)](#)

El Presidente de Contramen, señor Eduardo Castillo, informó que la entidad que representa agrupa a la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile CONTRAMEN; a la Federación de Taxis Colectivos de la provincia Cordillera FESICOR; al Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile; a la Asociación Gremial de Taxis Colectivos de Maipú El Conquistador, y la Federación de Taxis Colectivos de la comuna de La Florida (FESIF).

A continuación, expresó en relación al proyecto de ley en estudio, que es de público conocimiento que a partir de la década de los años 80, a raíz de la crisis económica, comenzó a forjarse, con mucha aceptación por parte de la comunidad usuaria, “los taxis colectivos”, como un invento chileno, muestra de la resiliencia constante del país ante las adversidades. Los grandes atributos de los taxis colectivos son la rapidez, la comodidad, la plena seguridad y la entrega de un servicio personalizado que se presta desde Arica a Punta Arenas.

Seguidamente, exhibió la siguiente lámina que da cuenta de los taxis colectivos por regiones:

TAXIS COLECTIVOS DEL PAÍS POR REGIONES						
REGIONES	COLECTIVO URBANO		COLECTIVO RURAL		Parque Regional	Antigüedad Promedio
	Parque	Antigüedad Promedio	Parque	Antigüedad Promedio		
Región de Tarapacá	249	8,2	27	8,7	276	8,4
Región de Antofagasta	3799	7,1			3799	7,1
Región de Atacama	2137	6,5	156	6,1	2293	6,3
Región de Coquimbo	4656	6,5	475	5,5	5131	6,0
Región de Valparaíso	8075	6,4	1454	6,1	9529	6,3
Región del Libertador Bernardo O'Higgins	3271	6,1	1215	5,7	4486	5,9
Región del Maule	3006	6,4	417	6,7	3423	6,6
Región del Bío Bío	3601	6,8	49	6,1	3650	6,4
Región de La Araucanía	2517	6,5	23	6,7	2540	6,6
Región de Los Lagos	3683	6,3	25	7,0	3708	6,7
Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	397	6,2			397	6,2
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	1178	7,1			1178	7,1
Región Metropolitana	9572	6,9	4313	5,7	13885	6,3
Región de Los Ríos	1128	6,4	26	9,2	1154	7,8
Región de Arica y Parinacota	1926	8,6	219	8,7	2145	8,7
Región de Ñuble	1153	7,1	129	6,1	1282	6,6
Total por Modalidad	50348	6,7	8528	5,9	58876	6,3

FUENTE: Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros - Subsecretaría de Transportes
Actualización: 30 de Septiembre de 2022

Precisó que estos servicios se encuentran plenamente regulados en todo el país, a través del decreto supremo número 212, reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado con fecha 21 de noviembre de 1992; resolución exenta número 2.127, de 3 de agosto de 2017, publicada con fecha 13 de octubre de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece en la región Metropolitana un perímetro de exclusión para servicios de taxi colectivo urbano, en área geográfica correspondiente a la provincia de Santiago y a las comunas de Puente alto y San Bernardo, de las provincias Cordillera y Maipo, respectivamente; por el artículo 8° del decreto supremo número 265 de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que define los vehículos definidos para el transporte de pasajeros por carretera entre Tacna y Arica.

Posteriormente, señaló que en el año 2009, se dictó la ley N° 20.378 y en el año 2013 la ley N° 20.696, que reconoce al taxi colectivo como transporte público menor, siendo considerando en el programa especial de renovación o modernización a través de los recursos del Fondo de Apoyo Regional, en algunas regiones, con excepción de la región Metropolitana, que no se incluye en plenitud.

Añadió que, en la actualidad, no existe un reconocimiento concreto por parte del Estado de Chile a este tipo de servicio al no ser parte integral del sistema de transporte público de pasajeros con los beneficios y subsidios de otros modos de transporte, cuestión que las diversas autoridades no han asumido.

El 80 % del transporte público en regiones se realiza con taxis colectivos, y en la mayoría de las comunas periféricas de la región Metropolitana, acercando a los usuarios a las estaciones de Metro, oficinas, lugares de trabajo y otros de afluencia de público, existiendo un equilibrio entre los factores de oferta y demanda. El taxi colectivo es un servicio esencial para el desarrollo de las ciudades y para el traslado de la comunidad.

La integración e inclusión en plenitud del taxi colectivo en el sistema de transporte público con subsidios que permitan su modernización y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura es esencial, considerando el acceso y operación a todas las vías especiales y corredores segregados.

En opinión, de la Confederación que representa, debe existir igualdad de trato, con una fiscalización efectiva que mitigue los efectos negativos de la conducta de la evasión en el transporte público mayor, que afecta a todos los habitantes y usuarios del sistema.

Prosiguió, señalando que en el contexto actual que afecta al país, enfrentando desde marzo de 2020 una pandemia causada por el brote del virus COVID-19, y las medidas sanitarias adoptadas, se ha generado una crisis importante en el sector, que afecta a los propietarios, a los conductores y a las entidades prestadoras de los servicios, dejando sin el sustento principal, y en algunos casos único, de los hogares. Quedando la actividad en la vulnerabilidad absoluta, puesto que no se ha podido trabajar en forma normal desde octubre de 2019, situación que se agudizó en el año 2020 y continúa en la actualidad, debiendo considerarse las siguientes situaciones:

- 1.- La actividad opera con menos del 50% de las flotas, por falta de conductores y enfermedades producidas por la crisis sanitaria.

2.- Cerca del 40% paga sus compromisos económicos. Las cuotas a pagar a los propietarios de parte de conductores están al mínimo, convirtiéndose en una relación de apoyo social más que comercial.

3.- Los pasajeros han disminuido.

4.- Existe incertidumbre en la operación producto de la dependencia de múltiples factores diarios que permitan brindar un buen servicio y no existe seguridad si se puede o no brindar un servicio adecuado.

5.- Los precios de los combustibles siguen en alza, superando el umbral de los \$1.300 por litro.

6.- Las líneas están sin recursos, algunos terminales cerrados y las vías congestionadas.

7.- Falta de garantías en el uso de las vías especiales o exclusivas.

8.- En la región Metropolitana la evasión del sistema Red es enorme. Más del 80% de las líneas de los taxis colectivos no han recuperado su público usuario normal, a pesar de levantarse la cuarentena sanitaria, situación que ha significado un importante detrimento a los operadores del transporte público menor.

9.- La alta tasa de motorización existente en todas las ciudades del país ha congestionado las vías, disminuyendo la necesidad de transporte público, sin incentivos reales que permitan privilegiar el sistema mediante el uso de corredores, vías especiales, vías exclusivas, flexibilización de vías a operar. Falta incentivar verdaderamente el uso del transporte público eficiente y seguro, permitiendo que los usuarios dejen de ocupar sus automóviles y privilegien el sistema.

10.- Aumento del teletrabajo, que ha incidido en la baja de pasajeros que usan el sistema, en algunos sectores. El teletrabajo implica la eliminación de viajes mensuales.

11.- Gran inseguridad en la operación, por la delincuencia.

12.-Alta informalidad que se ha producido en los distintos sectores del transporte, incentivada por el descontrol y desregulación de vehículos particulares prestando servicios de transporte público a través de aplicaciones y paraderos informales en los principales centros comerciales y en las vías públicas del país, con escasa fiscalización e inacción de la autoridad administrativa, permitiendo que las aplicaciones de

transporte proliferen sin control, perjudicando al sector y entregando inseguridad a los usuarios.

Las situaciones antes descritas impiden el desarrollo de la actividad con normalidad y proyectar a futuro, de tal modo que resulta esencial incluir al taxi colectivo en plenitud en esta iniciativa legal, con recursos permanentes para tarifas, desarrollo e infraestructura, y aumentar los recursos transitorios para el programa de modernización de flota, para avanzar hacia el cambio del modelo de negocio con un ecosistema robusto de acuerdo con la realidad de cada región.

En este contexto, solicitó el apoyo parlamentario para que el taxi colectivo pueda ser incluido en plenitud en la ley N° 20.378, con subsidios permanentes, aumento del Fondo de Apoyo Regional para la modernización y gastos de operación de flota, con inclusión en plenitud de la región Metropolitana.

Precisó que es vital incluir en forma integral a los taxis colectivos en el sistema de transporte público con subsidios permanentes que permitan su modernización, integración y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura, que permitirá su recuperación, estabilidad y desarrollo en convivencia con el transporte público mayor. Así, se avanzará sustancialmente en la capacitación y asesoramiento correspondiente de los operadores y microempresarios del sector, permitiendo que en cada región y provincia se atienda a las particularidades y necesidades de la actividad en forma directa y efectiva, sin exclusión.

Debe existir una mejora y permanencia del programa "*Renueva tu colectivo*", incluyendo a la región Metropolitana, especialmente con tecnologías limpias, incentivando desde la primera etapa de postulación el mejoramiento de las condiciones y calidad. A la vez, desincentivando el endeudamiento innecesario con la entrega de los recursos desde el momento de la compra.

Sobre el particular, señaló que la gran mayoría de los gobiernos regionales entregan los recursos después de la compra del vehículo, y en muchos casos después de 6 a 12 meses. Teniendo los microempresarios que endeudarse con el pago de altos intereses.

Asimismo, se deben resolver las dificultades del Fondo de Apoyo Regional. Actualmente, los gobiernos regionales están limitados al uso de estos fondos sólo para inversión y no para gasto. Lo anterior ha implicado que estos dineros sólo hayan sido invertidos en infraestructura -no necesariamente asociada a transporte- y cualquier otro proyecto que no suponga un gasto permanente.

Solo el 5% se destina a transporte, y el 95% en otras necesidades de la comunidad o decisiones de los gobiernos regionales, perjudicando el desarrollo del transporte público en regiones, que esencialmente es prestado con taxis colectivos, por lo que se podrían dirigir recursos a subsidiar tarifas e infraestructura, con beneficios sustanciales y ahorros para comunidad en general.

Desde la dictación de la ley N° 20.378, en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, los recursos del subsidio han contribuido a conformar un sistema de transporte público integrado en términos físicos, operacionales y tarifarios que se compone por los buses, el metro y el tren suburbano tramo Alameda-Nos. Excluyendo los taxis colectivos de las 32 comunas de la provincia de Santiago, San Bernardo y Puente Alto de las provincia del Maipo y Cordillera respectivamente, contabilizándose 34 comunas con 9.631 taxis colectivos.

El Fondo de Apoyo Regional ha permitido subsidiar tarifas de buses y taxis buses en zonas con perímetro de exclusión y la ejecución de un programa especial mediante el cual los gobiernos regionales están facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso debe considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra. Asimismo, los gobiernos regionales pueden convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad o calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios, mediante el programa *“Renueva tu Colectivo”*.

El monto que se considera en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del aporte especial y del aporte especial adicional, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Por lo tanto, los taxis colectivos que operan en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, están excluidos del subsidio del Fondo de Apoyo Regional. De no ser considerados, se estaría vulnerando el principio de igualdad de trato e inclusión.

Desde el año 2019 a la fecha, Chile ha enfrentado situaciones de emergencia que han hecho necesario adoptar medidas extraordinarias por parte de la autoridad sanitaria, lo cual ha tensionado el transporte público menor, desde un punto de vista financiero. Actualmente,

las tarifas del sistema de transporte público menor en la gran mayoría de las regiones del país, han provocado una importante diferencia entre las tarifas que deben ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios.

Adicionalmente, existen ingresos que han dejado de ser percibidos por efectos del aumento del parque automotriz, de la evasión en el transporte mayor, de la informalidad de las aplicaciones tecnológicas, del trabajo remoto producto de la emergencia sanitaria, incidiendo directamente en la demanda de transporte público menor.

A su vez, las estimaciones inflacionarias, el alza del precio del dólar, las constantes alzas de los precios de los combustibles, sumado a la compleja situación política internacional, han impactado en el aumento de los precios de los insumos necesarios para la operación del transporte público menor, generando un aumento en sus costos de operación.

El impacto financiero sobre el transporte público menor proviene de un escenario multifactorial que afecta de forma inminente la provisión del servicio. Así, los valores tarifarios por debajo del equilibrio, la disminución de la demanda, la informalidad, la evasión, la inflación, el aumento de costos de operación y el alza del precio internacional del petróleo constituyen un escenario de estrechez financiera, además de la alta incertidumbre a la que estos factores están sujetos. Tales factores y su impacto en el sistema de transporte público menor sólo podrían ser solventados por medio de subsidios permanentes para gasto asociado a la operación, tarifa, para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación.

Finalmente, señaló que es fundamental el apoyo en el reconocimiento efectivo del taxi colectivo como parte integral del transporte público a nivel nacional, accediendo a los beneficios y bondades del sistema, con subsidios permanentes a las entidades prestadoras de los servicios y microempresarios. Apostar al fortalecimiento del transporte menor, especialmente en crisis, no sólo significa mejorar la calidad de vida de los habitantes, sino que también a través de ello, apoyar a miles de microempresarios y trabajadores del sector. En una competencia en igualdad de condiciones, cuya integración debiese concretarse con acciones tangibles y específicas.

Presentación de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOH)

El Presidente del Directorio de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOH),

señor Héctor Sandoval, señaló que, durante los años 2012; 2013 y 2014, se produjo una discusión respecto al financiamiento del Transantiago. Recordó que, por una razón de equidad los parlamentarios de la época, que representaban a regiones, exigieron que la misma cantidad de dinero que se entregaba a la región Metropolitana fuese distribuida a los gobiernos regionales para destinarla al transporte público regional.

En ese orden de ideas, agregó que, estos dineros en parte, serían administrados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y por los gobiernos regionales, como aportes adicionales. Hizo presente que, transcurridos los años se produjo una distorsión, porque, así como aumentaban los dineros de la ley N° 20.378, destinados exclusivamente para el transporte, bajaban los recursos entregados al Fondo Nacional de Desarrollo Regional, llegando al extremo que solo el 5% de los dineros entregados para transporte se usaban con este fin.

Además de lo anterior, expresó que, los subsidios especiales de la ley N° 20.378 tienen fecha de vencimiento, a saber, el año 2022, circunstancia que dejaría al transporte regional sin recursos para llevar adelante programas como el “Renueva tu colectivo”, que ha sido de gran ayuda.

Derivado de lo anterior, solicitó el respaldo de la Comisión, para que este programa continúe vigente por dos años más en forma inicial, con la esperanza de poder discutir una ley que permanezca en el tiempo y que no tenga fecha de vencimiento.

Seguidamente, consideró que, es sumamente importante establecer como requisito que, parte de los dineros destinados a transporte se empleen efectivamente en esa área. Asimismo, estimó que, se debe aumentar el porcentaje de los recursos del mencionado Fondo.

Valoró que este proyecto permita que los fondos se puedan ocupar en la operación del transporte, ya que ello implicará que además de entregar subsidios para la renovación de vehículos, éstos podrán incidir en las tarifas, la tecnología, los terminales u otras necesidades.

Luego, señaló que, en la actualidad, en la capital, los taxis colectivos deben lidiar permanentemente el temor a poder trabajar una vez que oscurece, el miedo a los contagios, y las continuas alzas de los precios de los combustibles.

Lo descrito anteriormente, da como resultado que, la tercera parte de quienes manejaban taxis colectivos ya no esté trabajando y quienes lo están haciendo han sufrido una merma considerable en sus ingresos. Por ello, apelan a la equidad y requieren que, el beneficio que han

tenido por siete años en las regiones también llegue a los taxis colectivos de la región Metropolitana, incluida la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Finalmente, solicitó la presentación de una indicación por parte del Ejecutivo para que los taxistas sean considerados en los subsidios especiales y con posterioridad, en el subsidio permanente.

Presentación de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP)

El Vocero Nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP), señor Luis Núñez, señaló que, la organización sindical representa a conductores de microbuses de las distintas regiones del país.

Destacó la relevancia de la iniciativa, y recalcó que la indicación presentada en el primer trámite constitucional que, agrega un inciso al artículo octavo transitorio de la ley N° 20.378, garantiza la entrega del subsidio correspondiente y que incluso sanciona con multa y suspende la entrega de la misma, al empresario que no cumpla con esta normativa.

Dado lo anterior, solicitó la aprobación de la modificación antes transcrita, ya que ella logra darle sentido al artículo 8° transitorio, puesto que, el espíritu de la norma no estaba cumpliéndose por parte de los empresarios, en diversas regiones del país.

En ese orden de ideas, requirió incorporar un texto con el siguiente tenor: *“Los operadores a través de sus representantes legales deberán enviar al Ministerio de Transportes el listado con el detalle de los valores cancelados por máquina de cada empresario que le corresponda recibir estos subsidios”.*

Hizo presente que, dicha información es esencial para dar cabal cumplimiento a esta iniciativa de ley y de esa forma garantizar que ningún conductor reciba menos de lo que le corresponde y por otro lado, otorgar herramientas de control respecto de los dineros que el Estado entrega a las empresas privadas y garantizar que éstos sean usados correctamente.

La participación de los representantes de los trabajadores del transporte público es esencial para la construcción de un transporte moderno, inclusivo, justo y de calidad para los usuarios, por eso siempre han manifestado que el motor del transporte son sus trabajadores y no importa la cantidad de dinero que destinen o la implementación de tecnología en la cual se invierta, si no se piensa en los trabajadores.

Precisó que, no se puede permitir que, un conductor trabaje 12 y hasta 16 horas diarias. Consideró inaceptable seguir permitiendo un sistema de remuneración que se basa en un porcentaje por boleto cortado o en algunas regiones por una cuota fija diaria. Lo que corresponde es tener conductores con un sueldo fijo y acorde a la responsabilidad que implica su labor.

La informalidad laboral en el rubro es muy alta y atenta en contra de la seguridad vial. El gran déficit de conductores en el transporte público no es por la escasez de los mismos, sino que por la pésima oferta laboral existente en todas las regiones.

Asimismo, hizo presente que, aún existen grandes abusos en los derechos laborales de los trabajadores.

Un caso especial lo constituye el transporte de las provincias aledañas a la capital, Talagante, Peñaflor, Colina, Buin y Maipú, que no son consideradas dentro del sistema Red Metropolitana y tampoco reciben el trato correspondiente al transporte regional. Sus conductores tienen las mismas necesidades y carencias, pero con peores accesos a los beneficios.

En otro aspecto, destacó la importancia de la seguridad en el área del transporte público. Recalcó que, hace pocas semanas se aprobó en la Cámara de Diputados el proyecto de ley que, modifica el Código del Trabajo y la ley N° 18.290 en materia de protección de la salud e integridad de los trabajadores que sufren violencia laboral externa (Boletín N°12.256-13). En dicho cuerpo legal se agrega un libro nuevo para los trabajadores del transporte público que, diariamente son atacados en forma física y verbal. Es por ello que aplauden la aprobación en la mencionada instancia, de un artículo que obliga a los empresarios del transporte público mayor a implementar cabinas de segregación para proteger a los conductores.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, manifestó que es el momento de discutir cómo y en qué se utilizan los recursos provenientes del Fondo de Apoyo Regional.

Recalcó que, los gobiernos regionales tienen la misión de lograr el desarrollo regional. Parte de los criterios de la iniciativa en discusión, debe considerar un plan de transporte público en regiones que sea coherente con los recursos sectoriales y con aquellos fondos derivados del FAR.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que se debe fortalecer el financiamiento a los sistemas de transporte público.

Indicó que existe una situación delicada, que consiste en que, el 61% de los subsidios que recibe el sistema de transporte público, tanto para la región Metropolitana como para las regiones caducará en el año 2022, por lo que es necesario dar continuidad a los fondos, porque los sistemas lo requieren. Sin esos recursos, la situación sería muy difícil de abordar.

En ese sentido, reiteró que, los elementos más importantes que contiene la iniciativa consisten en extender los recursos por dos años, para que el Ejecutivo presente una iniciativa legal que otorgue continuidad.

Precisó que, no hay tiempo para grandes cambios porque no existen los recursos para terminar el año, debido a los aumentos en los precios de combustibles; del dólar y la inflación.

Una de las preocupaciones permanentes, se refiere a cuánto de los recursos llegan a regiones, y cuánto se destina a materia de transporte público.

Valoró que, por primera vez, se está exigiendo que, una parte de los recursos se destinen al transporte público que permitirán financiar operaciones y costear el transporte público colectivo menor. La indicación protege a los conductores y vela porque el proceso sea razonable desde el punto de vista administrativo.

Respecto a los taxis, señaló que es un modo de transporte individual, que no ha sido incorporado a la presente iniciativa. Sin embargo, hizo presente que, éstos podrán formar parte de la discusión de la ley que próximamente ingresará el Ejecutivo para regular el financiamiento del transporte público remunerado de pasajeros.

Demostró su preocupación por el tema de la competencia desleal con las aplicaciones de transporte, que debe ser regulado y fiscalizado.

En ese escenario, consideró relevante la renovación de vehículos, buses, colectivos y taxis, y para ello, la mencionada renovación puede ser financiada por el Fondo de Apoyo Regional. Añadió que, la electromovilidad debe ser un sello a nivel país.

Sostuvo que, en la Cámara de Diputados se rechazó una indicación que, entre otras cosas, habilitaba la posibilidad de

financiar programas de renovación de flota de transporte colectivo menor dentro del Gran Santiago. Consignó que, es compromiso del Ejecutivo presentar una alternativa que posibilite ese objetivo.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, señaló respecto al 20% que se asegura en la presente iniciativa, que constituye una base que antes no existía, sin embargo, debería apuntarse a un porcentaje mayor. Agregó que, es bueno exigirles a los gobiernos regionales, que tengan una planificación en transporte, de acuerdo a los recursos que se les asignen.

Presentación de la Biblioteca del Congreso Nacional

El analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Hernán Cerda, manifestó en cuanto a la evolución del gasto en Inversión Regional, 2016-2023, que el Fondo Nacional de Desarrollo Regional, es uno de los mecanismos más importantes que tiene el Gobierno Central para reasignar recursos fiscales a las regiones.

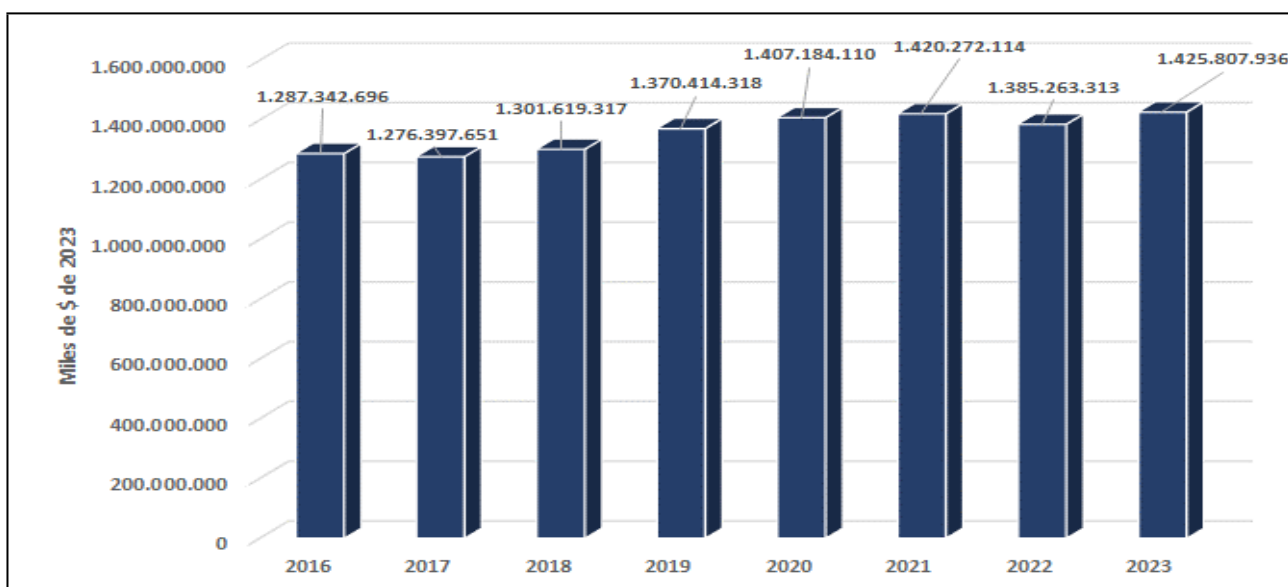
Ese Fondo ha operado desde el año 1975, actuando como un articulador de la inversión pública y de las infraestructuras, orientándose a aquellos territorios más desfavorecidos tratando de focalizar los recursos en aquellas regiones donde la materialización de los proyectos y las obras presenta un mayor impacto social.

Precisó que, ha existido una tendencia creciente en los montos asignados entre los años 2016-2021, que se estancó para los ejercicios presupuestarios de 2022 respecto a los años anteriores. Tras esta contracción, el proyecto de Ley de Presupuestos para el año 2023, retoma su tendencia creciente.

Luego, indicó que, al cotejar la Ley de Presupuestos del año 2022 y compararla con el proyecto de Ley de Presupuestos del año 2023, se observa que la tasa de crecimiento a nivel agregado de la Inversión Regional para este periodo es 2,9%, pasando en términos reales de los \$1.385.263.313 miles el año 2022 a \$ 1.425.807.936 miles el año 2023 (no considera Inversión del Fondo de Desarrollo de Magallanes).

Lo anterior se ve reflejado en el siguiente cuadro:

Evolución de la inversión agregada de los gobiernos regionales, periodo 2016-2023 (En miles de \$ de 2023)



(1) Las cifras han sido inflactadas de acuerdo a IPC (2023=100)

(2) Para los años 2016-2021 las cifras no incorpora: la Inversión Financiera (Subtítulo 32), las Transferencias de Capital al Gobierno Central (Subtítulo 33-02), Deuda Flotante (Subtítulo 34) y Saldo Final de Caja (Subtítulo 35).

(3) Para los años 2016-2022 se utiliza la Ley de Presupuestos aprobada por el Congreso Nacional para cada uno de los Gobiernos Regionales.

(4) El año 2023 considera el Proyecto de Ley de Presupuestos de 2023 (actualmente en tramitación en el Congreso Nacional)

(5) No considera Inversión del Fondo de Desarrollo de Magallanes (FONDEMA)

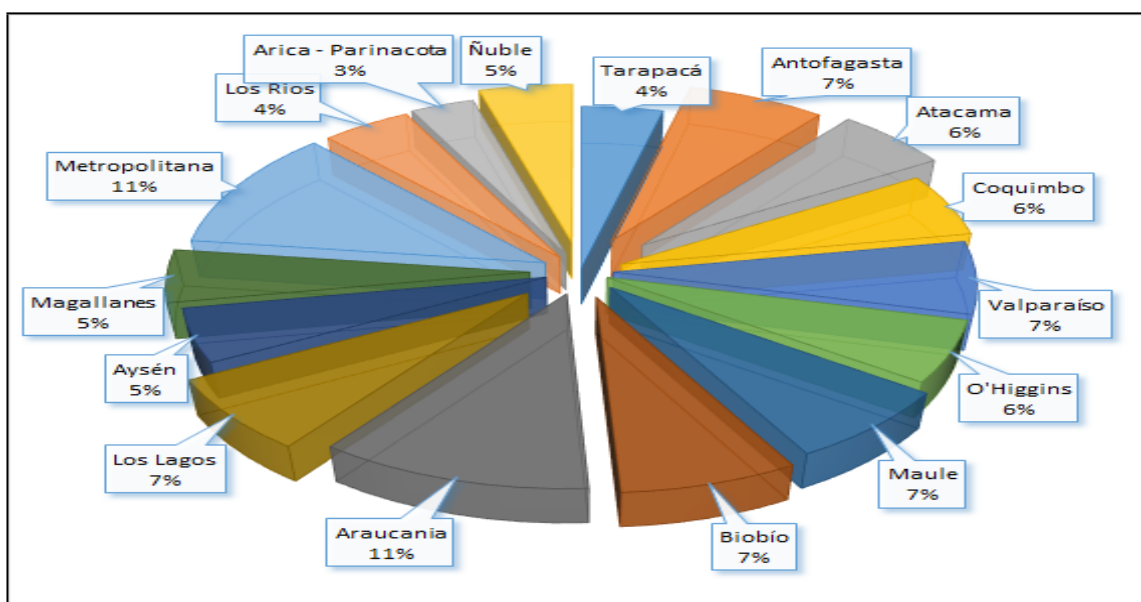
Fuente: Elaboración propia en base a DIPRES, SUBDERE y Banco Central de Chile.

Luego, expresó que, los datos que se presentan en la tabla siguiente, corresponden a los recursos asignados en la Ley de Presupuestos para el periodo 2016-2022, y el proyecto de Ley de Presupuestos de 2023 para el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) a nivel regional. Para homogenizar el análisis y hacerlo comparable, las cifras se expresan en términos reales, siendo valoradas para el efecto en miles de pesos de 2023 (inflactadas por la variación del IPC y proyecciones de inflación para el año 2022 y 2023 según Dirección de Presupuestos).

Región	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tarapacá	47.803.296	47.207.657	51.895.967	53.874.514	54.982.614	55.862.044	54.389.723	55.943.320
Antofagasta	96.490.399	85.488.648	85.628.442	94.019.204	96.032.053	98.828.959	94.558.316	96.392.663
Atacama	79.644.305	80.258.549	78.356.842	81.160.297	76.479.976	79.566.574	79.550.571	81.135.229
Coquimbo	74.107.589	75.767.194	75.339.632	78.190.936	79.762.883	82.014.140	80.041.015	82.542.508
Valparaíso	87.346.234	89.139.254	93.546.862	96.169.597	98.173.150	97.732.668	92.983.693	95.019.580
O'Higgins	76.363.094	77.561.096	80.328.619	83.654.271	85.559.785	86.202.132	80.881.220	82.607.415
Maule	92.723.452	95.911.784	98.028.563	100.784.060	103.054.844	100.820.568	98.649.721	101.860.354
Biobío	139.747.346	150.672.160	148.419.910	91.608.114	100.160.792	102.872.769	100.041.580	104.072.264
Araucanía	134.232.269	134.637.562	141.997.437	148.929.858	152.681.545	158.448.918	154.716.360	159.582.398
Los Lagos	92.613.532	93.268.353	95.292.519	97.879.177	99.875.338	100.109.008	96.988.469	100.021.422
Aysén	57.573.194	56.642.715	62.353.970	67.682.284	69.745.343	71.068.013	68.785.627	70.734.142
Magallanes	57.275.257	58.131.191	59.481.582	62.027.502	65.109.751	66.058.589	67.515.531	68.844.525
Metropolitana	152.577.061	140.574.344	142.368.283	154.189.393	158.092.881	153.541.604	150.700.991	156.030.590
Los Ríos	59.381.753	59.084.106	54.694.062	56.689.508	60.781.823	61.711.032	60.613.064	62.132.589
Arica - Parinacota	39.463.916	32.053.039	33.886.626	41.050.031	42.143.488	42.914.096	43.009.728	44.078.444
Ñuble	-	-	-	62.505.571	64.547.843	62.521.001	61.837.706	64.810.493
Total	1.287.342.696	1.276.397.651	1.301.619.317	1.370.414.318	1.407.184.110	1.420.272.114	1.385.263.313	1.425.807.936

Seguidamente se refirió a la distribución de la inversión regional para el año 2023, según la distribución asignada en el proyecto de Ley de Presupuestos actualmente en tramitación, en que se aprecia que la región de Metropolitana (11%) y la región de La Araucanía (11%) son los territorios que presentan la mayor participación del total. Por su parte, las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, y Los Ríos, son las que muestran una menor contribución en el total, con participaciones cada una de ellas, cercanas o por debajo del 4,0% del total de los recursos asignados.

Lo anterior se ve reflejado en la siguiente lámina:



Nota: Distribución según Proyecto de Presupuesto del año 2023
Fuente: Elaboración propia en base a DIPRES (2022)

En este contexto, enfatizó que los porcentajes por región, se reflejan en consideración a la totalidad del país.

El Honorable Senador señor Flores preguntó si ese gráfico corresponde a la inversión de cada una de las regiones con respecto a la sumatoria de la totalidad de ellas.

El Analista señor Cerda respondió afirmativamente.

Luego, se refirió a la evolución de la inversión regional en la región de Aysén, entre los años 2016 a 2023.

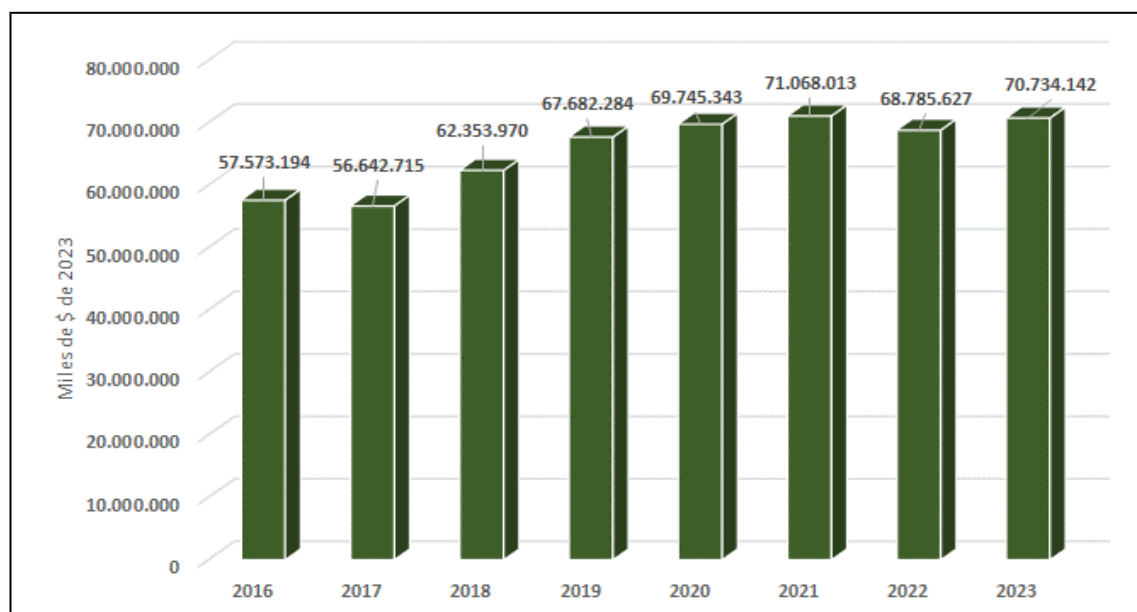
Los datos que se observan en el siguiente gráfico, corresponden a los montos anuales asignados en la Ley de Presupuestos a la inversión regional de la región de Aysén, durante el período comprendido entre los años 2016-2023.

Para hacer comparable el análisis con los años previos a 2022, a los recursos asignados en la Ley de Presupuestos de cada año se le han sustraído la inversión financiera (Subtítulo 32), las Transferencias de Capital al Gobierno Central (Subtítulo 33-02), la Deuda Flotante (Subtítulo 34) y Saldo Final de Caja (Subtítulo 35).

El flujo anual del gasto en inversión regional para la región de Aysén ha evolucionado desde \$ 57.573 millones en 2016 a \$70.734 millones el año 2023 (ambas expresadas en términos reales a abril

de 2023). De esta forma, entre los años 2016 y 2023, la Inversión regional en Aysén ha mostrado un crecimiento promedio de 3,0% anual, con una clara tendencia creciente ente los años 2016 hasta 2021, estancándose en los años 2022 y en el actual proyecto de Ley de Presupuestos de 2023.

Evolución de la Inversión Regional Gobierno Regional de Aysén (miles de \$ 2023)



Fuente: Elaboración propia en base a Proyecto de Ley de Presupuestos 2023 (DIPRES, 2022) y SUBDERE (2022.a)

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, preguntó si la inversión regional está compuesta por otros ítems, y no solo por el Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

El Analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Cerda respondió afirmativamente a lo planteado.

Luego, presentó una tabla, que entrega todas las fuentes de financiamiento para el Programa de Inversión Regional de la región de Aysén dispuesto en la nueva Partida 31 (*Gobiernos Regionales*) para los años 2022-2023. En términos reales (en miles de \$ de 2023) se observa que las fuentes de financiamiento a nivel global para el año 2023 en la región experimentan una expansión de 2,8% respecto al año 2022. Entre los mayores incrementos (en términos absolutos) se encuentra el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (90%) que experimenta una expansión de \$ 11.296 millones, situación que contrasta con la caída del Fondo de Apoyo Regional, en \$11.521 millones. De esta forma, la expansión de la inversión

del Gobierno Regional de Aysén se explica fundamentalmente en el crecimiento tanto del *Fondo de Equidad Interregional* como en la *Aplicación Artículo 38 transitorio Ley N° 21.210* que establece contribuciones para el desarrollo regional.

Ingresos Región Aysén	2022 (en miles de \$ 2023)	2023 (en miles de \$ 2023)	Diferencia 2023-2022
Subsecretaría de Bienes Nacionales	5.459	5.459	0,0%
Tesoro Público - Ley N° 19.143, Patentes Mineras	314.354	343.814	9,4%
Tesoro Público Ley N° 19.995, Casinos de Juegos	187.108	630.888	237,2%
Tesoro Público Art. 129 bis 19 Ley N° 20.017, Código de Aguas	1.713.355	1.466.581	-14,4%
Tesoro Público D.L. N°430, de 1992 (E.F. y T.), Patentes de Acuicultura	1.639.461	1.795.591	9,5%
Fondo de Inversión y Reconversión Regional	1.148.117	1.148.117	0,0%
Aplicación Art. 38 transitorio Ley N° 21.210	1.094.281	2.057.014	88,0%
Otros Ingresos	283.654	0	-100,0%
Fondo Nacional de Desarrollo Regional (90%)	17.401.237	28.697.402	64,9%
Tesoro Público Ley N°20.378 - Fondo de Apoyo Regional (FAR)	22.957.956	11.437.269	-50,2%
Fondo de Innovación para la Competitividad	1.346.695	1.346.695	0,0%
Fondo de Equidad Interregional	20.432.960	21.805.312	6,7%
Fondo de Emergencia Transitorio	260.991	0	-100,0%
Total	68.785.627	70.734.142	2,8%

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, constató que la disminución del Fondo de Apoyo Regional para la región de Aysén asciende a un 50,2%.

El señor Cerda, sostuvo que, dicha rebaja se ve compensada por el incremento del Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Ello implica un incremento del 2,8% en la inversión del Gobierno Regional de Aysén.

Seguidamente, se refirió a la evolución del Fondo de Apoyo Regional, entre los años 2016 y 2023.

Afirmó que, los gastos asociados al Fondo de Apoyo Regional, son determinados anualmente en la Ley de Presupuestos del Sector Público, a través del Programa 09 "Fondo de Apoyo Regional" Partida 50 del Tesoro Público. Por el lado del gasto, el programa distingue entre los aportes directos a los gobiernos regionales a través de transferencias de capital y la adquisición de activos financieros, los que hasta el año 2020 generaban una acumulación año a año de activos financieros del fondo. En este sentido, señaló que, los recursos destinados a la compra de títulos y valores (adquisición de activos financieros) en las leyes de

presupuestos de los años 2021, 2022 y 2023 no muestra la importancia de los años previos.

Por su parte, hizo presente que, los aportes directos a los Gobiernos Regionales, son transferencias de capital que se incorporan como ingresos a los diferentes Gobiernos. La Ley de Presupuestos también consideraba hasta el año 2021 un monto FAR para una Provisión SUBDERE, Subsecretaría que a su vez distribuía dichos aportes a lo largo del año entre los gobiernos regionales. De acuerdo a DIPRES (2021) en los años recientes los montos de la provisión se han reducido (hasta llegar a cero el año en curso y en el proyecto de Ley de Presupuestos 2023), conforme una política que busca que la provisión sea distribuida ex - ante a los Gobiernos regionales, disminuyendo de esta forma la potencial discrecionalidad que dicha Subsecretaria podría generar en la asignación de recursos en el ejercicio presupuestario.

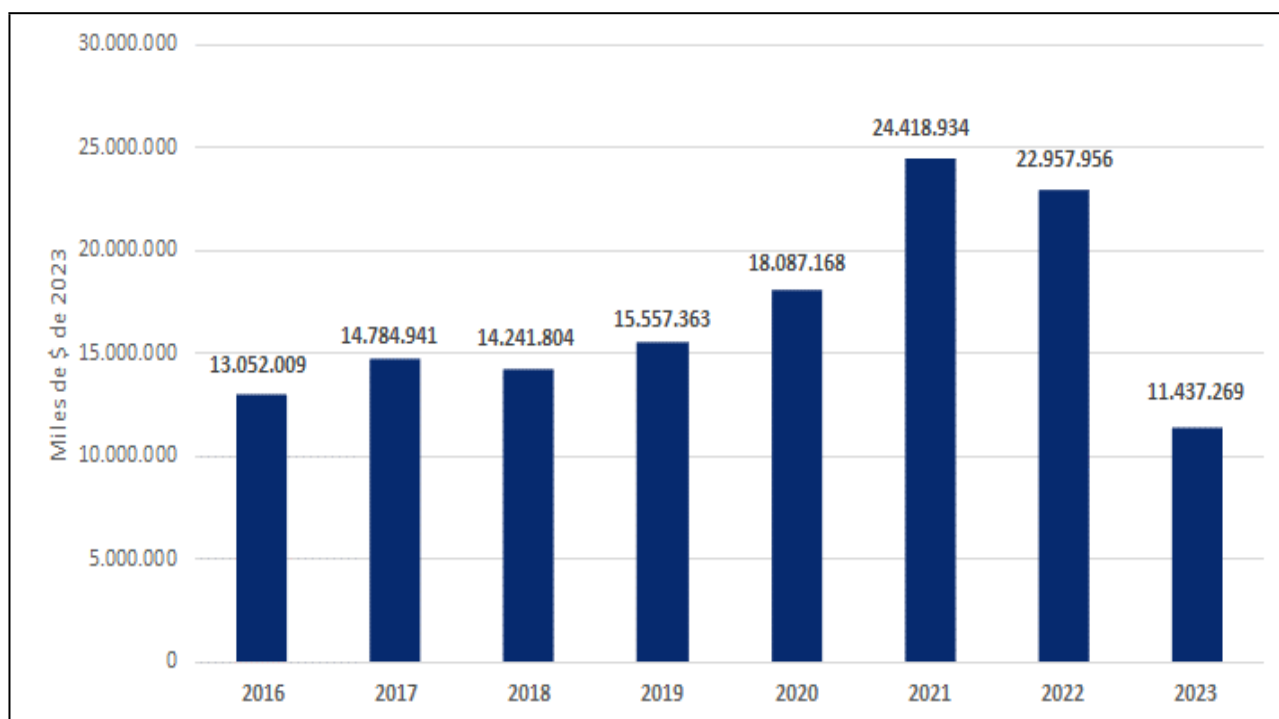
Consignó que, el detalle de la evolución del Fondo de Apoyo Regional por regiones, se demuestra en la siguiente tabla:

■	2016■	2017■	2018■	2019■	2020■	2021■	2022■	2023■
TOTAL GASTOS FAR.....	378.769.855■	431.519.823■	514.830.864■	513.790.187■	499.052.412■	624.007.809■	551.079.141■	274.538.399■
Títulos y Valores.....	54.834.598■	49.409.706■	132.102.338■	104.942.634■	26.189.253■	12■	11■	10■
Transferencias de Capital■	323.935.243■	382.110.103■	382.728.512■	408.847.540■	472.863.147■	624.007.785■	551.079.120■	274.538.379■
SUBDERE.....	36.699.107■	56.737.291■	56.829.115■	52.843.823■	28.226.341■	27.612.338■	0■	0■
EFE.....■	14■	0■	■	■	■	■	0■	0■
Región de Tarapacá.....	9.631.027■	10.909.751■	11.911.623■	13.011.936■	17.813.185■	23.116.833■	19.447.582■	9.688.459■
Región de Antofagasta.....	13.040.521■	14.771.927■	15.763.753■	17.219.900■	26.365.204■	33.907.048■	27.322.503■	13.611.613■
Región de Atacama.....	11.383.167■	12.894.525■	13.104.415■	14.314.908■	21.396.517■	28.001.710■	24.148.287■	12.030.272■
Región de Coquimbo.....	16.978.527■	19.232.786■	19.713.654■	21.534.665■	29.320.783■	38.763.695■	34.458.978■	17.166.885■
Región de Valparaíso.....	21.861.541■	24.764.124■	23.624.448■	25.806.708■	28.658.962■	37.815.740■	33.560.718■	16.719.387■
Región de O'Higgins.....	17.598.957■	19.935.592■	20.648.986■	22.556.395■	28.754.073■	37.911.915■	33.527.654■	16.702.915■
Región del Maule.....	25.271.033■	28.626.300■	28.969.198■	31.645.171■	35.540.910■	48.329.593■	46.296.157■	23.063.969■
Región del Biobío.....	36.542.179■	41.393.929■	40.206.208■	25.868.985■	37.844.943■	51.485.906■	49.376.689■	24.598.639■
Región de La Araucanía.....	29.068.296■	32.927.728■	33.574.155■	36.675.503■	43.763.901■	59.594.253■	57.290.185■	28.541.010■
Región de Los Lagos.....	20.307.594■	23.003.859■	24.827.016■	27.120.364■	31.749.162■	43.135.165■	41.226.229■	20.538.216■
Región de Aysén.....	13.052.009■	14.784.941■	14.241.804■	15.557.363■	18.087.168■	24.418.934■	22.957.956■	11.437.269■
Región de Magallanes.....	13.135.308■	14.879.298■	15.519.329■	16.952.898■	18.713.366■	25.276.875■	23.795.596■	11.854.567■
Región Metropolitana■	36.254.944■	41.068.557■	38.579.970■	42.143.721■	50.592.236■	68.948.957■	66.421.567■	33.090.111■
Región de Los Ríos.....	14.646.171■	16.590.759■	15.128.250■	16.525.693■	19.190.657■	25.931.043■	24.434.848■	12.173.032■
Región de Arica y Parinacota.....	8.464.849■	9.588.737■	10.086.588■	11.018.315■	12.638.860■	16.955.020■	15.672.690■	7.807.871■
Región de Nuble.....	0■	0■	0■	18.051.192■	24.206.879■	32.802.760■	31.141.481■	15.514.164■
Otras Ent. Públicas.....	14■	13■	13■	13■	12■	12■	11■	10■

En cuanto a la evolución del Fondo de Apoyo Regional, para la región de Aysén 2016-2023, señaló que, los datos que se observan en el siguiente gráfico, corresponden a los montos anuales asignados en la Ley de Presupuestos al FAR de la región de Aysén, durante el período comprendido entre los años 2016-2023. El flujo anual de esta fuente de inversión regional ha evolucionado desde \$ 13.052 millones en

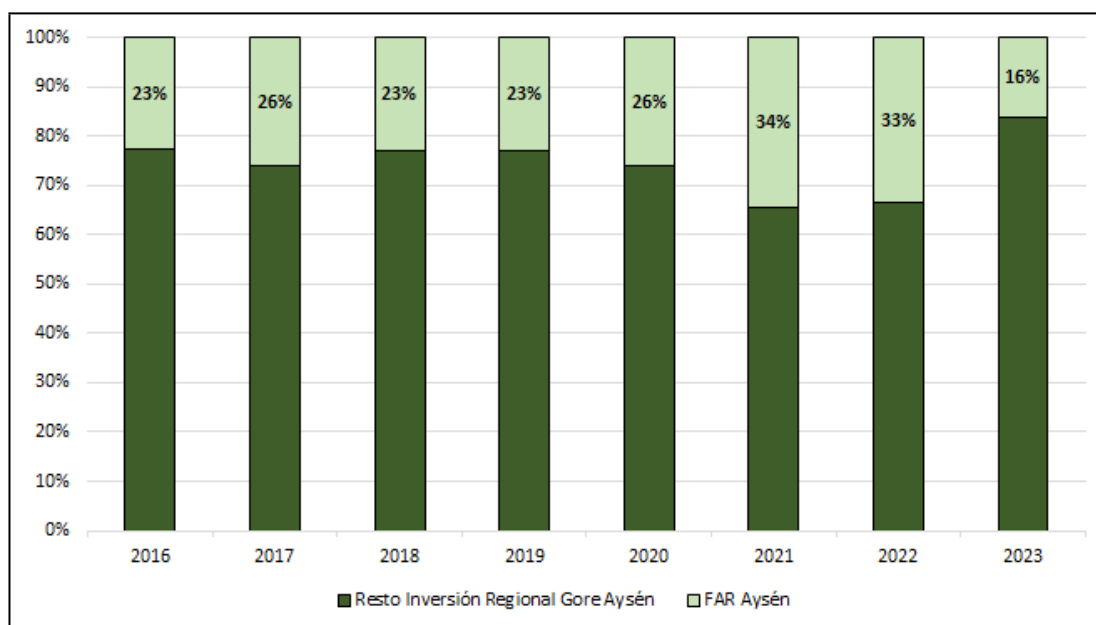
2016 a \$11.437 millones el año 2023 (ambas expresadas en términos reales de 2023). De esta forma, entre los años 2016 y 2022, la evolución de los fondos a la Región mostró un crecimiento promedio de 9,8% anual, con una tendencia creciente para esos años. Sin embargo, de acuerdo al proyecto de Ley de Presupuestos 2023, el FAR para la Región de Aysén experimenta una caída en términos reales de -50,2% respecto a los recursos asignados en la Ley de Presupuestos de 2022.

Evolución del FAR Región de Aysén (miles de \$, año 2023)



Por su parte, el gráfico que se muestra a continuación, muestra la participación que registra el Fondo de Apoyo Regional de la región Aysén respecto al total de la Inversión Regional del GORE de Aysén para el periodo comprendido entre los años 2016-2023. En este sentido, éste permite observar que esta fuente de financiamiento ha oscilado entre el 16% y 34% del total de recursos en inversión que dispone la Región, siendo la propuesta en el proyecto de Ley de Presupuestos del año 2023 la de menor participación, situación que resulta coherente con lo que muestra (en términos absolutos) el gráfico anterior.

Participación del FAR de Aysén en la inversión regional del Gobierno de Aysén.



Remarcó que, el 16% que se indica para el año 2023 corresponde al Fondo de Apoyo Regional, y el restante 84% responde a los demás fondos de inversión, entre ellos, el Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

Para conocer la cuantía de los recursos Fondo de Apoyo Regional devengados al 31 de diciembre de cada año, se puede utilizar la Glosa 04 común para todos los programas de los gobiernos regionales, presente en cada una de las leyes de presupuestos, la cual establece que: “Los gobiernos regionales informarán trimestralmente, dentro de los 30 días siguientes al término del trimestre respectivo, a la Comisión Mixta de Presupuestos de los proyectos de inversión financiados con cargo a estos recursos identificando los proyectos y los tiempos esperados de ejecución. Para el caso de las iniciativas financiadas con recursos provenientes de la asignación contemplada en la ley N° 20.378 - Fondo de Apoyo Regional (FAR), se deberá identificar el costo total del proyecto, el monto comprometido para el año y el monto devengado al trimestre respectivo. Esta información deberá ser publicada en los mismos plazos en la página web de los gobiernos regionales, y un consolidado en la página web de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo”

Agregó que, la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo publica desde el año 2014 en adelante las denominadas “Glosas Gore 04 Adquisición de Activos No Financieros”, en las que reportan la información solicitada en la Glosa 04 para cada uno de los gobiernos regionales del país.

En ese orden de ideas, expresó que, la siguiente tabla entrega un resumen del porcentaje del gasto efectivamente devengado, respecto a lo asignado en la Ley de Presupuestos para los años 2017-2021. Para los años analizados, se observa que el porcentaje de gastos devengados al término del año promedió un 33,3%, dentro de un rango que oscilado entre 10,9% y 56,3%.

Porcentaje del gasto devengado respecto a lo asignado en la Ley de Presupuestos de cada año (en miles de \$ de cada año).

Año	FAR Aysén Ley de Presupuestos	FAR Aysén devengado al 31 de diciembre	% del gasto devengado
2017	11.004.545	1.198.149	10,9%
2018	10.858.318	1.214.025	11,2%
2019	12.164.817	5.198.289	42,7%
2020	14.573.686	6.613.036	45,4%
2021	20.565.547	11.578.364	56,3%

En suma, los resultados de la tabla anterior muestran que en general los gastos devengados se han ubicado por debajo del 50% de los recursos Fondo de Apoyo Regional consagrados en la Ley de Presupuestos para la región Aysén.

Finalmente, señaló que, en este sentido, es conveniente recordar el pronunciamiento N° 22.739 (23/03/2016) de la Contraloría General de la República la cual señala que los criterios de elegibilidad de los FAR pueden no estar relacionados con transporte y conectividad, aunque estos presentan prioridad frente a otros proyectos, situación que debe ser evaluada por la Dirección de Presupuestos al identificar las iniciativas de inversión. El Organismo Fiscalizador ahonda en el análisis, señalando que los proyectos no relacionados con transporte o conectividad, sólo pueden ejecutarse con cargo al FAR, si éstos efectivamente constituyen iniciativas de desarrollo regional.

El Honorable Senador señor Flores solicitó que, atendido el detallado análisis presentado para la región de Aysén, se replique un estudio que abarque todas las regiones del país, con la finalidad de obtener una visión país global.

Dicha información fue remitida mediante correo electrónico.

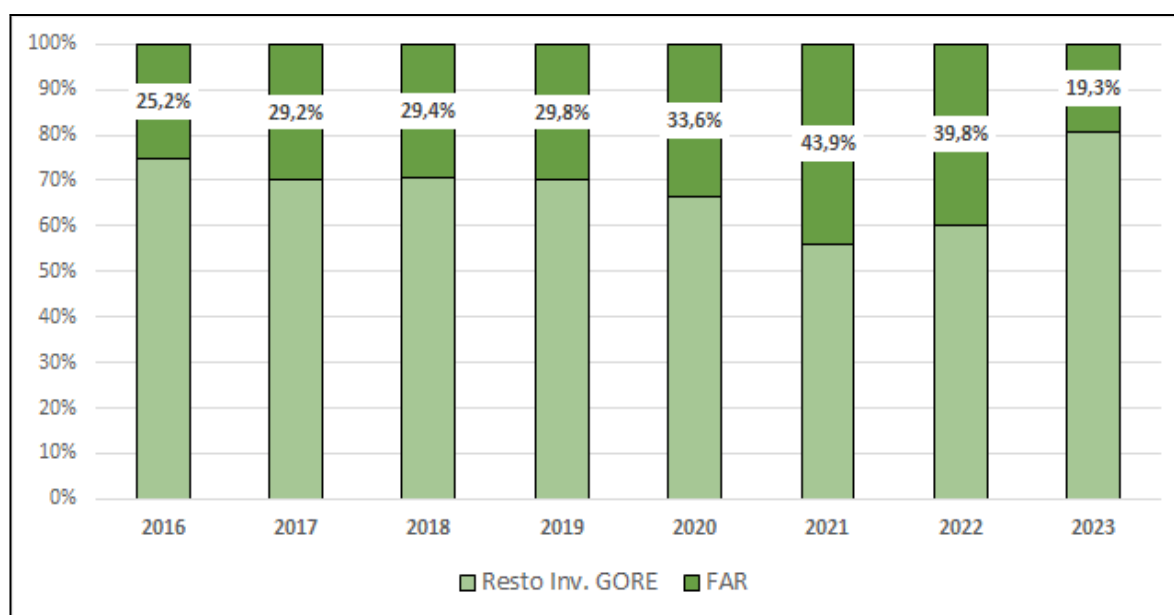
Añadió que el Fondo de Apoyo Regional, entre los años 2016 y 2022, corresponde entre un 15 y 27% aproximadamente, del total de los fondos regionales. Sin embargo, llamó la atención que,

independiente de lo significativo de la tasa, se produce una disminución importante para el año 2023.

Luego, indicó que, los gobiernos regionales han distorsionado el espíritu de la ley N° 20.378. Agregó que el Fondo de Apoyo Regional no puede ser un fondo de libre disposición para las regiones, sino que, por el contrario, éste debe permitir a la ciudadanía obtener mejores condiciones en materia de transporte.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, preguntó por el porcentaje que representa el Fondo de Apoyo Regional de los ingresos de los gobiernos regionales.

El Analista señor Cerda, expresó que en el siguiente gráfico se demuestra la participación del Fondo de Apoyo Regional, respecto a la inversión de los Gobiernos Regionales, GORE (en %)



Posteriormente, **el Honorable Senador señor De Urresti** consultó si en el análisis anterior, se incluye a la región Metropolitana. Agregó que, el Fondo de Apoyo Regional ha terminado convirtiéndose en el peor instrumento para las regiones, y ello debe ser modificado.

Hizo presente que, un fondo que es complementario para mejorar el nivel del transporte en regiones, se convierte en una fuente de ordinaria utilización, que termina subsidiando a otros ministerios.

Para lograr un alza en materia de transportes, consideró fundamental la destinación exclusiva del Fondo de Apoyo Regional para esa área.

Recalcó que, la región Metropolitana, desde el punto de vista del transporte, cuenta con el Metro, al que se le han inyectado muchos recursos.

El Analista de la Biblioteca Congreso Nacional, señor Cerda, aseveró que está considerada la región Metropolitana en el último gráfico.

El Honorable Senador señor De Urresti consideró lamentable lo anteriormente expuesto, puesto que la región Metropolitana recibe inversión directa por el Transantiago, y además por el Fondo de Apoyo Regional.

En ese contexto, consultó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones si comparte lo señalado precedentemente y pidió conocer la situación de otros medios de transporte que se utilizan en las regiones, tales como fluviales y lacustres.

Agregó que interesa saber si en los fondos espejos están considerados recursos para el transporte ferroviario.

Presentación de la Asociación de Gobernadores Regionales de Chile (Agorechi)

El Presidente de la Comisión de Finanzas de la Asociación de Gobernadores Regionales de Chile (Agorechi) y Gobernador de Magallanes y la Antártica Chilena, señor Jorge Flies, señaló que la ley N° 20.378, no ha significado nuevos recursos para los gobiernos regionales.

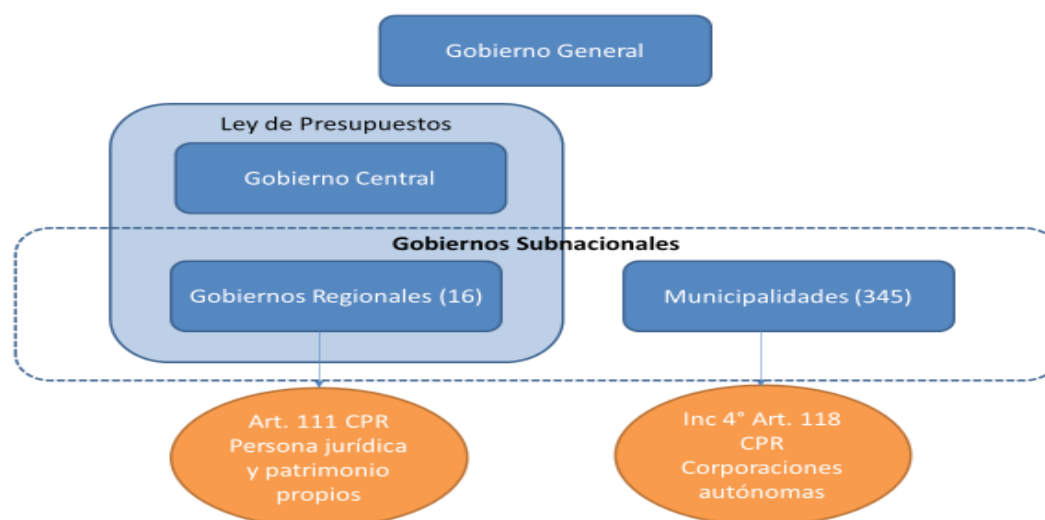
Luego, sostuvo que el Fondo de Apoyo Regional significó un reemplazo del Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Agregó que, se está funcionando bajo una entelequia presupuestaria, puesto que no se ha traducido en recursos que hayan ingresado a las distintas regiones.

En relación a la iniciativa en estudio, expresó que produce un marco de financiamiento para mejorar el transporte público de pasajeros.

Hizo presente que, la ley N° 21.396, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, específicamente

en su artículo 73, se refiere al presupuesto del gobierno regional indicando que se constituirá anualmente e indica su composición.

Seguidamente, presentó el siguiente gráfico, que da cuenta que, las municipalidades son corporaciones autónomas, y los gobiernos regionales si bien tienen personalidad jurídica y patrimonio propio, siguen siendo parte del presupuesto de la Nación.



Añadió que la Ley de Presupuestos para el año 2023 creó la Partida N°31, relativa a los Gobiernos Regionales, que permite identificar claramente los ingresos y la flexibilidad presupuestaria correspondiente.

En relación al financiamiento de los gobiernos regionales, señaló que emana de las siguientes fuentes:

1. Fondo Nacional de Desarrollo Regional.
2. Fondo de Apoyo Regional.
3. Tributos y Rentas Regionales.
4. Otros ingresos propios (por explotación del patrimonio).
5. Otras transferencias, tales como fondos y provisiones.
 - a.- Fondo de Inversión y Reversión Regional.

b.- Programa de Convergencia.

c.- Provisiones Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo.

d.- Fondo de Innovación para la Competividad.

e.- Fondo de Equidad Interregional.

f.- Fondo de Emergencia Transitorio.

Precisó que, gran parte del presupuesto está vinculado al Fondo Nacional de Desarrollo Regional y al Fondo de Apoyo Regional.

Luego, presentó los siguientes cuadros relacionados con los ingresos de los gobiernos regionales:

Ingresos Presupuesto 2022 en MM\$

Gobierno Regional	FNDR	FAR	Tributos Regionales	Otros Ingresos Propios	Otras Transferencias	Total Inversión
Tarapacá	13.867	18.295	5.345	60	13.599	51.166
Antofagasta	19.482	25.703	23.966	457	19.346	88.954
Atacama	17.219	22.717	9.721	427	24.752	74.836
Coquimbo	24.571	32.417	5.343	441	12.526	75.297
Valparaíso	23.930	31.572	4.955	67	26.950	87.473
O'Higgins	23.907	31.541	4.987	303	15.351	76.088
Maule	33.011	43.552	5.519	373	10.348	92.803
Biobío	35.208	46.450	5.151	173	7.131	94.112
Araucanía	40.850	53.895	4.147	50	46.604	145.547
Los Lagos	29.396	38.783	8.270	523	14.269	91.240
Aysén	16.370	21.597	4.660	267	21.814	64.709
Magallanes	16.967	22.385	9.622	2.450	17.019	68.444
Metropolitana	47.361	62.485	7.451	846	23.627	141.770
Los Ríos	17.423	22.987	3.870	336	12.405	57.021
Arica y Parinacota	11.175	14.744	1.901	168	12.473	40.461
Ñuble	22.205	29.296	1.868	139	4.664	58.173
TOTAL	392.941	518.419	106.776	7.079	282.879	1.308.094
Gores	30,04%	39,63%	8,16%	0,54%	21,63%	100,00%
Magallanes	24,79%	32,71%	14,06%	3,58%	24,87%	100,00%

Hizo presente que, los tributos regionales significan, para los gobiernos regionales, alrededor del 8% de sus ingresos. Añadió que, el Fondo de Apoyo Regional es relevante en materia presupuestaria.

Ingresos Presupuesto 2022 en MM\$

Gobierno Regional	Total Inversión	Gtos de Funcionamiento	Total Gores	Inversión	Función
Tarapacá	51.166	4.514	55.680	91,89%	8,11%
Antofagasta	88.954	4.805	93.760	94,87%	5,13%
Atacama	74.836	4.605	79.441	94,20%	5,80%
Coquimbo	75.297	5.201	80.498	93,54%	6,46%
Valparaíso	87.473	5.691	93.164	93,89%	6,11%
O'Higgins	76.088	4.399	80.487	94,53%	5,47%
Maule	92.803	4.904	97.707	94,98%	5,02%
Biobío	94.112	6.016	100.128	93,99%	6,01%
Araucanía	145.547	5.424	150.971	96,41%	3,59%
Los Lagos	91.240	5.600	96.840	94,22%	5,78%
Aysén	64.709	5.897	70.606	91,65%	8,35%
Magallanes	68.444	4.922	73.365	93,29%	6,71%
Metropolitana	141.770	7.744	149.514	94,82%	5,18%
Los Ríos	57.021	5.051	62.072	91,86%	8,14%
Arica y Parinacota	40.461	4.606	45.066	89,78%	10,22%
Ñuble	58.173	3.129	61.301	94,90%	5,10%
TOTAL	1.308.094	82.507	1.390.601	94,07%	5,93%

La inversión, donde se encuentra el Fondo de Apoyo Regional, representa el 94% del presupuesto de los gobiernos regionales.

En cuanto a la evolución de los ingresos, mostró el siguiente cuadro.

Evolución de los Ingresos en MM\$

AÑO	FNDR	FAR	Tributos Regionales	Otros Ingresos Propios	Otras Transferencias	Total Inversión	Gtos de Funcionamiento	Total Gores
2022								
Monto en M\$	392.941	518.419	106.776	7.079	282.879	1.308.094	82.507	1.390.601
Fuente/Inversión	30,04%	39,63%	8,16%	0,54%	21,63%	100,00%		
Fuente/Total						94,07%	5,93%	100,00%
2021								
Monto en M\$	376.380	502.282	88.969	4.819	229.851	1.202.302	76.144	1.278.446
Fuente/Inversión	31,30%	41,78%	7,40%	0,40%	19,12%	100,00%		
Fuente/Total						94,04%	5,96%	100,00%
2020								
Monto en M\$	482.309	358.265	102.331	18.729	204.229	1.165.863	78.692	1.244.556
Fuente/Inversión	41,37%	30,73%	8,78%	1,61%	17,52%	100,00%		
Fuente/Total						93,68%	6,32%	100,00%
2019								
Monto en M\$	470.087	278.371	100.128	5.780	231.536	1.085.902	74.819	1.160.721
Fuente/Inversión	43,29%	25,64%	9,22%	0,53%	21,32%	100,00%		
Fuente/Total						93,55%	6,45%	100,00%
2018								
Monto en M\$	453.954	248.474	103.796	8.049	209.995	1.024.269	67.476	1.091.745
Fuente/Inversión	44,32%	24,26%	10,13%	0,79%	20,50%	100,00%		
Fuente/Total						93,82%	6,18%	100,00%

Destacó que, el Fondo de Apoyo Regional ha aumentado su peso presupuestario, y se produce una disminución del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

Posteriormente, manifestó que, el Fondo de Apoyo Regional es una fuente de financiamiento de los programas de inversión de los gobiernos regionales que representa cerca del 40% de sus ingresos. Sin embargo, hasta la fecha el mencionado Fondo, no ha significado un aporte adicional para la inversión regional. En efecto, cabe señalar que los programas de inversión de los gobiernos regionales han tenido, en los últimos 5 años, un incremento de sólo un 5,07%.

En ese mismo lapso, el Fondo Nacional de Desarrollo Regional ha disminuido en 28,79%. De tal forma, el Fondo de Apoyo Regional, lejos de ser un suplemento de recursos para los gobiernos regionales, ha sido un sustituto y reemplazo de otras fuentes de financiamiento, principalmente del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

Luego, mencionó que el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, establece la creación del Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo tendrán los destinos que a continuación se indican, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social:

1.- Grandes proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas.

c) Cualquier otro proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

Aseveró que, de acuerdo a la ley orgánica constitucional, los gobiernos regionales pueden invertir en infraestructura y en programas y no en subsidio.

Respecto de la propuesta del proyecto de ley, que busca modificar el artículo cuarto transitorio, señaló que la entidad que representa, en términos generales, valora las modificaciones que este proyecto de ley establece que permitirá, entre otros aspectos, la “extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378” y “aumentar el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo cuerpo legal”.

Con todo, estimó que, determinadas normas contenidas en el proyecto, específicamente aquellas que modifican el inciso tercero del artículo cuarto transitorio de la ley N°20.378, limitarán la autonomía del Gobierno Regional para la decisión de las inversiones obligándolo, en la práctica, a destinar recursos del Fondo de Apoyo Regional para subsidiar al transporte.

Se trata de una modificación que resulta incoherente con la política de descentralización del Ejecutivo, puesto que se contradice con todas las reglas presupuestarias que impiden a los gobiernos regionales financiar subsidios permanentes e implicará la reducción de los recursos del mencionado Fondo, para proyectos de inversión relevantes en las distintas comunas del país.

Los gobiernos regionales, de acuerdo a la ley N° 21.396, no pueden gastar sus recursos en funciones permanentes.

Posteriormente se refirió al Protocolo de Acuerdo relacionado con la Ley de Presupuestos del Sector Público del año 2023, en lo que dice relación al proyecto de ley en estudio, indicando que el mencionado Protocolo dispone: “Se presentará indicación a la partida del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a fin de que la prórroga los recursos a que se refiere el inciso primero del artículo tercero transitorio de la ley N°20.378 se aplique exclusivamente para el año 2023. Adicionalmente, se concuerda que el proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado actualmente en segundo trámite constitucional en el Senado se circunscribirá a los temas vinculados a requisitos y sanciones para los programas de renovación de buses y colectivos, mejoramiento de condiciones laborales de los conductores entre otros, dejando lo relativo a la definición del diseño del subsidio y los elementos relativos al fortalecimiento del transporte público regional condiciones de distribución de los recursos del Fondo de Apoyo Regional, en otros proyectos de ley que se presentarán a más tardar en marzo de 2023, previo trabajo con los parlamentarios así como representantes de la Asociación de Gobiernos Regionales. El Gobierno

vinculará a la ejecución del presupuesto de la partida de subsidios del transporte del año 2023 al desarrollo e implementación de un sistema de transporte público urbano regulado en las regiones que hoy no cuentan con este tipo de sistema”.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora, señora Órdenes, informó que la Comisión invitará a la Directora de Presupuestos, para dejar en claro cuánto representa el Fondo de Apoyo Regional respecto del Fondo de Desarrollo Regional. Agregó que, deben darse garantías de que el FAR se traduzca en mejoras sustantivas al transporte regional.

El Honorable Senador señor Kusanovic constató que existe un problema complejo relacionado con los recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional y del Fondo de Apoyo Regional, que debe ser dilucidado.

El Honorable Senador señor Flores expresó que distintos gobiernos han distorsionado el espíritu de la solución política y económica derivada del diseño del Transantiago. Agregó que, el Ministerio de Hacienda incorpora este Fondo como parte del presupuesto de las regiones para múltiples fines.

En las regiones existen diversos requerimientos, cada más extensos y se ha disimulado el ingreso del FAR a cambio de la disminución del FNDR.

Finalmente, consignó que ha habido un mal uso de una norma, que buscaba mejorar las condiciones de transporte de los ciudadanos.

El Presidente de la Comisión de Finanzas de la Asociación de Gobernadores Regionales de Chile (Agorechi) y Gobernador de Magallanes y la Antártica Chilena, señor Jorge Flies, afirmó que, los gobiernos regionales no tienen problema en hacer la inversión correspondiente, y de esa manera ejecutar los gastos de inversión y los programas de transporte. La observación es respecto del subsidio, que contradice la ley orgánica constitucional correspondiente, al tener que realizar gastos permanentes.

Agregó que, el subsidio que se está proponiendo en la iniciativa en discusión, tiene un alto impacto presupuestario.

El Subsecretario de Transportes, señor Cristóbal Pineda, consultó por la observación que hacen los gobernadores regionales respecto del manejo del subsidio, si constituye un reparo de forma o si es de fondo.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, señaló que, debe desmitificarse el monto que representa el Fondo de Apoyo Regional respecto del Fondo de Desarrollo Regional. Además, indicó que se debe redefinir cómo se gasta el primero de los fondos mencionados.

Finalmente, **el señor Flies** manifestó que las competencias son establecidas por ley, a petición de los gobiernos regionales. Sin embargo, en la iniciativa legal en estudio, se está imponiendo una competencia a través de una ley, sin cumplir con el proceso conjunto con los gobiernos regionales que dispone la ley N° 21.396, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

Presentación de la Confederación Nacional Unitaria del Transporte y Afines de Chile (Conutt)

El Presidente de la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile (Conutt), señor Ricardo Maldonado, expresó que, el diseño del Transantiago y su implementación, demostró sus falencias y fracasó como política pública. En dicho diseño, no se contempló la opinión de los trabajadores, de los usuarios, como tampoco de las empresas de transporte público.

En ese orden de ideas, sostuvo que, desde el inicio se diferenció al transporte público de Santiago, con las regiones y sectores rurales, lo que terminó afectando a los trabajadores y a los empresarios. Agregó que, los cambios estructurales deben ser graduales, sin embargo, se mostró contrario al abandono de las regiones por parte de todos los gobiernos, producto de la falta de descentralización tan prometida en las diversas campañas y programas.

Recordó que, la organización que representa, fue la única que manifestó ante el Congreso Nacional, que la modernización debía alcanzar al sector laboral. Es en ese momento plantearon la necesidad de subsidiar al transporte público, haciendo presente que la falta de subsidio afecta a los usuarios de regiones, a la pequeña y mediana empresa, y a los conductores.

Seguidamente, se refirió al artículo 8° transitorio, y expresó que, con su redacción actual, no cumple con el objetivo de compensar a los conductores, en relación con los empresarios.

Dado lo anterior, sugirió la siguiente redacción:

"El pago de la compensación a los conductores y conductoras debe tener obligación retroactiva, por el no pago oportuno de los subsidios y cualquier otro ingreso asociado a la labor, el no pago a los conductores y conductoras, el Ministerio del Transporte y Telecomunicaciones aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente las multas establecidas en esta ley.

En el caso que el Ministerio del Transporte y Telecomunicaciones suspenda el subsidio o cualquier otro ingreso asociado a la labor, a los empresarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá pagar directamente el monto o porcentaje correspondiente a los conductores y conductoras.

El monto de la compensación a los conductores y conductoras será el 33% del pago del subsidio y cualquier otro ingreso asociado a la labor".

Finalmente, manifestó que, el legislador debe dejar establecido que la relación contractual debe estar reflejada en un contrato de trabajo, dando cumplimiento a todas las leyes sociales, esto será una exigencia para el pago del subsidio y cualquier otro ingreso asociado a la labor.

Presentación de la Federación del Transporte Público Menor de la región de Aysén

El Presidente de esa federación, señor Luis Oyarzún, señaló que, una de las principales directrices del actual Gobierno en materia de transporte público consiste en la optimización de los servicios entregados a los habitantes del país. Añadió que, el transporte constituye una herramienta esencial para avanzar en el acceso continuo e igualitario de todos los servicios que se requieren para concretar proyectos individuales y colectivos, junto con satisfacer necesidades cotidianas en ámbitos tan amplios como laborales, educación, salud y el abastecimiento, entre otros.

Seguidamente, indicó que, la propuesta del Ejecutivo para el transporte público colectivo menor debería consistir en:

a) Establecer en la ley la posibilidad de que los recursos del Fondo de Apoyo Regional puedan utilizarse en los gobiernos regionales para subsidiar la operación del transporte público colectivo menor.

b) Generar las modificaciones a la ley que garanticen la existencia de programas de renovación de vehículos en todas las regiones sin excepción, incluyendo la Metropolitana.

Posteriormente, sostuvo que, la inclusión del taxi colectivo en el sistema de transporte público es fundamental con subsidios que permitan su modernización y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura, considerando el acceso y la operación en todas las vías especiales.

Dado lo anterior, expresó que, debe existir igualdad de trato, y no se debe seguir privilegiando a solo un sector del transporte público. La integración e inclusión en el sistema de transporte pública del taxi colectivo es fundamental.

Por lo tanto, solicitó el apoyo de la Comisión para que se pueda aprobar el proyecto de ley con las indicaciones necesarias, y el compromiso del Ejecutivo de presentar una iniciativa que permita garantizar subsidios permanentes para todas las regiones del país, en materia de transporte.

Luego, manifestó que, con la aprobación en general y particular de este proyecto, se podrá avanzar en generar las condiciones en cada región para que el taxi colectivo pueda ser incluido en plenitud en la ley N° 20.378, con subsidios permanentes, aumento del Fondo de Apoyo Regional para la modernización y gastos de operación de flota, siendo vital incluirlo en forma integral en el sistema de transporte público con subsidios permanentes que permitan su modernización, integración y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura. Lo anterior, permitirá su recuperación, estabilidad y desarrollo en convivencia con el transporte público mayor.

Aseveró que, debe avanzarse sustancialmente en la capacitación y asesoramiento de los operadores y microempresarios del sector, permitiendo que en cada región y provincia se consideren las particularidades y necesidades de la actividad en forma directa y efectiva, sin exclusión, de acuerdo a la realidad de cada provincia, y no aplicar generalidades que muchas veces perjudican a los propios habitantes, al no garantizar servicios.

En este contexto, solicitó mejorar el programa “Renueva tu colectivo”, especialmente con tecnologías limpias, incentivando desde la primera etapa de postulación, el mejoramiento de las condiciones y calidad, y desincentivando el endeudamiento innecesario con la entrega de los recursos desde el momento de la compra.

Precisó que, se deben resolver las dificultades del Fondo de Apoyo Regional. Actualmente, los gobiernos regionales están limitados al uso de estos fondos sólo para inversión y no para gasto. Lo anterior ha implicado que esos dineros sólo se han invertido en

infraestructura -no necesariamente asociada a transporte- y en cualquier otro proyecto que no suponga un gasto permanente.

Recalcó que, respecto al mencionado fondo, sólo el 5% es ocupado para transporte, y el 95% en otras necesidades de la comunidad o decisiones de los gobiernos regionales, perjudicando, el desarrollo del transporte público en regiones, que esencialmente se realiza con taxis colectivos.

Expresó que, es fundamental la implementación de la electromovilidad con un ecosistema robusto, que cuente con autoridades comprometidas y apoyos económicos importante a la realidad actual.

Finalmente, solicitó el reconocimiento y respeto efectivo del taxi colectivo como parte integral del transporte público a nivel provincial, regional y nacional. Apostar al fortalecimiento del transporte menor, especialmente en crisis, no sólo significa mejorar la calidad de vida de los habitantes, sino que también a través de ello, apoyar a miles de microempresarios y trabajadores del sector, en una competencia en igualdad de condiciones, cuya integración debiese concretarse con acciones y compromisos tangibles y específicos, en conformidad a la realidad de cada provincia y región.

Presentación del Consejo Superior de Transportes de la Patagonia de la región de Aysén

El Presidente de ese Consejo, señor Mauricio Vargas, aseveró que el transporte público menor desempeña un rol fundamental en la movilidad de las personas.

Seguidamente, valoró que se tome en consideración la opinión de los dirigentes regionales, puesto que la labor de los taxis colectivos debe diseñarse de acuerdo a la realidad de las distintas ciudades.

En cuanto a la electromovilidad, señaló que el costo de ese tipo de vehículos es alto, sin embargo, con el aporte de empresas privadas se han desarrollado proyectos pilotos y en el futuro se debería efectuar un cambio de la flota a esa clase de vehículos.

No obstante lo anterior, demostró su preocupación por la implementación de buses eléctricos en la región de Aysén, y expresó que no se justificaba contar con vehículos de esa envergadura, tomando en consideración su población.

Finalmente, solicitó la conformación de una mesa de trabajo, para solucionar los temas planteados.

Posteriormente, **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, señaló que, cuando el Estado entrega subsidios a un operador del transporte público, no puede ir en detrimento del conductor.

Mencionó que, uno de los elementos que se incorpora con la presente iniciativa, consiste en financiar gastos de operación a través de los Fondos de Apoyo Regional, y, además, que ello pueda destinarse al transporte público menor.

Destacó que las distintas regiones, a través de sus gobiernos regionales, determinarán los proyectos a financiar, puesto que las realidades de las distintas regiones son disímiles.

Recordó que, los recursos se destinarán al transporte público mayor y menor en las ciudades; a zonas aisladas, a servicios rurales y escolares, y al transporte fluvial, lacustre y marítimo.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, sostuvo que hay avances significativos en la red metropolitana de transportes, y buenos anuncios para las regiones del Biobío y Valparaíso. Añadió que los taxis colectivos otorgan conectividad dentro de las ciudades de la región de Aysén y la renovación de la flota es un tema relevante, porque dicha zona está muy contaminada.

El anuncio de avanzar hacia la electromovilidad, constituye una buena noticia, que permitirá la renovación, y mejorará la calidad del aire y la salud de las personas que habitan las ciudades de la región de Aysén.

En ese orden de ideas, solicitó que se incluyan las particularidades regionales, mediante un diálogo regional con el Ejecutivo, considerando a los habitantes y empresas locales, y otorgándoles prioridad en las licitaciones respectivas.

A raíz de lo anterior, requirió que se organice una reunión con el gremio y el Ministerio para analizar la situación descrita.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, informó que los buses serán distintos de acuerdo a las necesidades regionales. Recalcó que, mediante el proyecto de ley en estudio, se están fortaleciendo los gobiernos regionales para poder definir cómo distribuir de mejor forma los ingresos.

En este contexto, informó que es partidario de implementar la electromovilidad, con operadores locales.

Presentación de la línea de taxis colectivos 1B de Puerto Aysén y Vice Presidente de la Confederación de Transporte Menor de Chile (Contramenn), para la región de Aysén

El Presidente de la línea de taxis colectivos 1B de Puerto Aysén y Vice Presidente de la Confederación de Transporte Menor de Chile (Contramenn), para la región de Aysén, señor Jorge Lara, destacó que es muy relevante, que la iniciativa legal en estudio, se apruebe, puesto que el único transporte público, en la región de Aysén, que cubre las necesidades de la población, son los taxis colectivos.

Llamó la atención que, con los retiros de los fondos de pensiones, gran parte de la población de la región adquirió un auto usado, lo que produjo mayor congestión en las vías y la disminución del número de usuarios de los taxis colectivos.

En cuanto al programa “Renueva tu colectivo”, señaló que debe fortalecerse, porque permitirá que los asociados puedan acceder a cambiar la flota y de esa manera, otorgar un servicio de mejor calidad. Dicho programa debe ir solo en beneficio del prestador y no de la automotora que vende el vehículo.

Respecto a la electromovilidad, se mostró partidario de sumarse a la mencionada iniciativa e implementar las aplicaciones que tengan por objetivo entregar un mejor servicio. Sin embargo, hizo presente que los conductores del transporte público menor son, en su mayoría, reacios a utilizar las nuevas tecnologías.

Agregó que, la electromovilidad debe implementarse de manera seria y responsable, destacando que se ha llevado a cabo un plan piloto, sin embargo, la marca de autos que se está utilizando, aún no ha sido homologada en el país.

Recordó que, durante el llamado “Movimiento de Aysén”, del año 2012, se instaló la idea de implementar en los vehículos el sistema dual de gas y combustible para las empresas que instalaron los equipos en los vehículos, no fueron capaces de prestar un servicio técnico de calidad. Asimismo, constató que, el único dispensador de gas en la zona se encuentra en Coyhaique.

En otro orden de ideas, señaló que la entidad que representa apoya la creación de un Registro Nacional de Conductores.

Finalmente, sostuvo que, en el año 2012, se entregó a la locomoción colectiva de la región de Aysén, un bono anual, que ascendía a \$350.000, con la finalidad de enfrentar las adversas condiciones climáticas. Recalcó que, el mencionado bono, hace tres años que no se entrega, por lo que pidió reestablecer ese apoyo monetario.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, señaló que, el transporte público menor otorga conectividad a la región de Aysén, por lo que estimó relevante seguir impulsando el programa “Renueva tu colectivo”.

El Jefe de Gabinete del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Roberto Flores, expresó que, una de las preocupaciones que ha tenido el Ministerio durante el trabajo de la iniciativa en discusión, es la de incluir al transporte menor.

Recalcó que, se confiere la posibilidad a los gobiernos regionales de poder realizar gastos operacionales en el mencionado transporte. Reconoció que, en la región de Aysén el transporte se concentra en el transporte menor, y es relevante contar con herramientas, para ayudar al mencionado gremio, a través de inversión.

En este contexto, indicó que, asume el compromiso de revisar y evaluar la campaña “Renueva tu colectivo”.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, señaló que mediante los proyectos pilotos asociados a la electromovilidad, se produjo la renovación de siete colectivos, lo que constituye un número menor dentro del universo de cuatrocientos vehículos, por lo que pidió al Ejecutivo la elaboración de un plan estratégico con mayor eficacia.

Fundamentos de votos

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, reiteró que la Red Metropolitana de Movilidad ha mejorado desde sus inicios de manera muy significativa, lo que ha permitido a los usuarios contar con tarjetas BIP para efectuar el pago, incrementar los buses eléctricos que circulan en el Gran Santiago; además, existe combinación de medios de transportes, lo que demuestra una diferencia significativa con el transporte en las regiones, que será crucial en el debate en particular de esta iniciativa legal.

Constató que al revisar los ejercicios presupuestarios de los años anteriores es posible aseverar que los recursos del

fondo espejo se destinan a obras regionales de desarrollo, que es una variable muy general, porque es difícil determinar las obras de conectividad y desarrollo regional que pueden ser muchas y no se traducen en mejoramiento del transporte público regional, por eso se ha insistido que se otorgue a las regiones los mismos recursos que se destinan a la región Metropolitana.

En ese contexto, señaló que los gremios de los taxis colectivos valoran los cambios que se han introducido. En la región de Aysén el transporte colectivo constituye el transporte público regional, es una flota importante que conecta a todas las personas en las ciudades, pero requieren un apoyo y que el fondo espejo se traduzca en un mejoramiento significativo de la calidad de transporte público regional.

Recordó que la Comisión para la Transparencia realizó un análisis muy exhaustivo del empleo de los fondos espejos.

Finalmente, expresó que la iniciativa legal en debate es una oportunidad para mejorar el transporte público en las regiones, por lo que anunció su voto a favor.

El Honorable Senador señor Flores señaló que es necesario efectuar una evaluación de la ley que permite mejorar el transporte público metropolitano y por añadidura el de las regiones, mediante el fondo espejo de los recursos que se entregan a la región Metropolitana.

Agregó que con el paso del tiempo es posible aseverar que no sólo no se mejoró el transporte público en las regiones, sino que el uso de los recursos obedeció a un subterfugio utilizado por el Ministerio de Hacienda para rebajar el Fondo Nacional de Desarrollo Regional y compensarlo con los recursos provenientes de la ley N° 20.378.

Ese movimiento de las finanzas públicas permite incorporar en un mismo fondo recursos que tenían destinos precisos, en el espíritu y en la letra de ley.

En la actualidad, en las regiones a diferencia de la Metropolitana, el transporte público es antiguo, emplea combustibles fósiles, presenta dificultades para la renovación de los vehículos, a pesar del programa "Renueva tu micro", que no alcanza a cubrir los requerimientos del transporte colectivo intermedio o menor.

Junto con lo anterior, señaló que la situación del transporte rural es aún más complicada puesto que está afectada por el alza de los precios de los combustibles y el mal estado de los vehículos que resulta agravado por las deplorables condiciones de los caminos rurales.

En consecuencia, la situación del transporte público en las regiones es muy diferente a la Metropolitana, situación que se resume en la existencia de ciudadanos de regiones versus ciudadanos de la Metropolitana.

En este contexto, el señor Senador prosiguió señalando que es necesario recordar que los recursos que se destinan a las regiones alcanzan la cifra de 800 mil millones de pesos, que no se utilizan en transporte público y con esos recursos es posible avanzar en electromovilidad, en modernización del transporte, en equipamiento urbano, en señalización y semaforización, con lo cual estos recursos deben destinarse a su origen, por lo que es necesario colaborar para que el Fondo de Desarrollo Regional sea un presupuesto, independiente del fondo para el desarrollo del transporte público. El 20% propuesto del fondo espejo no alcanza para resolver el subsidio del congelamiento de las tarifas.

Seguidamente, manifestó que, en muchos países, como en Estados Unidos se otorgan subsidios para el transporte público de las personas más vulnerables, por lo que es necesario analizar la forma para brindar un transporte eficiente, en especial, a las personas con discapacidad, que en regiones no cuentan con ningún medio de transporte apropiado, lo mismo sucede con las facilidades para los adultos mayores, principalmente en las áreas rurales.

En consideración, a los argumentos anteriores el señor Senador anunció su voto a favor de esta iniciativa en consideración a que permitirá mejorar el transporte público en las regiones.

El Honorable Senador señor Castro anunció su voto a favor de esta iniciativa legal, haciendo presente que todos los Senadores que integran esta Comisión son representantes de diversas regiones del país, en las cuales el transporte público es precario, por lo que no se puede continuar permitiendo que los recursos que se destinan al mejoramiento del transporte público se empleen en otros fines.

La aprobación de esta iniciativa otorgará un nuevo impulso al transporte público deficiente que se presta en las regiones.

- En [votación](#) el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Flores, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en general, del siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1.– Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros:

1. En el inciso primero del artículo 2:

a) Intercálase a continuación del primer punto y seguido, la siguiente oración: “Este monto se incrementará en hasta \$32.000.000 miles el año 2022; el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores.”.

b) Sustitúyese la frase “Este límite máximo se podrá” por “Estos montos se podrán”.

2. En el inciso segundo del artículo 11:

a) Sustitúyese la letra “o” que sigue a la expresión “por cédula” por una coma.

b) Agrégase luego de la palabra “afectado”, la siguiente frase: “o al domicilio digital único registrado en el Registro Civil e Identificación, según lo establecido en el artículo 46 de la ley N° 19.880”.

3. Sustitúyense en el inciso primero de su artículo tercero transitorio, el guarismo “2022” por “2024” en ambas ocasiones en que se menciona.

4. En el artículo cuarto transitorio:

a) Intercálase en el inciso primero, entre la palabra “conectividad” y la expresión “y desarrollo regional”, lo siguiente: “, conectividad digital”.

b) En el inciso tercero, numeral 1:

i. En su literal a):

- Elimínase la frase “; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley”.

- Sustitúyese la coma que sigue a la expresión “suma percibida”, por un punto y seguido e intercálase a continuación la siguiente oración: “A su vez, durante el periodo de 48 meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 237 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992 o el que lo reemplace, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por concepto del beneficio percibido por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser.”.

ii. Agrégase en el literal b), a continuación del punto y aparte, que ha pasado a ser un punto y coma, la siguiente frase: “o, de gasto asociado a la operación de transporte público colectivo mayor o colectivo menor o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación. Un decreto expedido por el Ministerio de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo.”.

iii. Agrégase el siguiente párrafo segundo, nuevo, pasando el actual párrafo segundo a ser tercero:

“Al menos un 20% del Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores.”.

5. En el artículo octavo transitorio:

a) Agrégase a continuación de la expresión “remuneración” la frase “y cualquier otro ingreso asociado a la labor” las tres veces que aparece.

b) Sustitúyese la palabra “podrán” por “deberán”.

c) Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:
 “En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las conductoras y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago

íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima. Dicha institución también realizará inspecciones aleatorias.”.

6. Sustitúyese en el artículo décimo transitorio, el guarismo “2022” por “2024”.

Artículo 2.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros:

1. Intercálase en el inciso noveno del artículo 3, entre la coma que sigue a la expresión “decies” y la preposición “de”, la siguiente frase: “así como en los casos de cancelaciones o caducidad de los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados en el marco de los artículos 3° literal b) y de servicios ejecutados en el marco del artículo 5° de la ley N° 20.378,”.

2. En el inciso primero del artículo 3 nonies:

a) Sustitúyese la frase “refiere el literal i) del artículo 2° de la ley N° 20.378”, por la frase “refieren los literales i) y ii) del artículo 2 de la ley N° 20.378; así como por aquellos bienes que sean necesarios para la operación de servicios de transporte público de pasajeros y su carga regulados en el marco del Programa de Apoyo Regional establecido en el artículo 5 de la ley N° 20.378”.

b) Elimínase la oración “o en las demás en que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, en caso que así se establezca en las bases de la licitación o en los respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos”.

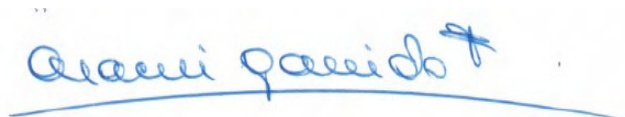
Artículo 3.- Derógase el artículo 73 de la ley N° 21.405 que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica y modifica diversos cuerpos legales.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada los días **5 de octubre de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Alejandro Kusanovic Glusevic, Iván Flores García y Enrique Van Rysselberghe Herrera; **12 de octubre de 2022 (en comité)**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señor Enrique Van Rysselberghe Herrera; **19 de octubre de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro Kusanovic Glusevic, y Enrique Van Rysselberghe Herrera; **26 de octubre de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Alejandro Kusanovic Glusevic, Iván Flores García y Enrique Van Rysselberghe Herrera; **30 de noviembre de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Alejandro Kusanovic Glusevic, Iván Flores García y Enrique Van Rysselberghe Herrera; **14 y 21 de diciembre de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Alejandro Kusanovic Glusevic, Iván Flores García y Enrique Van Rysselberghe Herrera, y **4 de enero de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Alejandro Kusanovic Glusevic, Iván Flores García y Enrique Van Rysselberghe Herrera.

Sala de la Comisión, a 9 de enero de 2022.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión

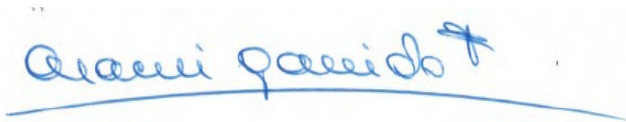
RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS. (BOLETÍN N° 15.140-15).

- I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Disponer los recursos públicos necesarios para enfrentar la compleja coyuntura económica y sanitaria del transporte público remunerado de pasajeros, mediante la implementación de mecanismos urgentes que permitan ejecutar políticas públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario, mediante modificaciones de las normas legales que sustentan el funcionamiento y regulan los actuales sistemas de transporte público del país.
- II. ACUERDOS:** aprobado en general por unanimidad (5x0)
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de tres artículos permanentes.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** No hay.
- V. URGENCIA:** No tiene.
- VI. ARTÍCULOS QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA:** Los artículos 1° -con excepción de su número 2.-, 2° y 3° del proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República de Chile deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda, de conformidad con lo dispuesto en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.
- VII. ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- VIII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 27 de septiembre de 2002.

- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- 1.- Ley N° 20.378, que crea un subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros.
 - 2.- Ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley n° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, y
 - 3.- Ley N° 21.405, que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica, y modifica diversos cuerpos legales

Valparaíso, a 9 de enero de 2022.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión