

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA,
recaído en el proyecto de ley, en segundo
trámite constitucional, que introduce mejoras al
transporte público remunerado de pasajeros,
modificando las disposiciones legales que
indica

BOLETÍN N° 10.007-15

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Hacienda tiene el honor de emitir su informe acerca del proyecto de ley individualizado en el epígrafe, iniciado en Mensaje de Su Excelencia la Presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma”.

A la sesión en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Matta.

Del mismo modo, concurrieron las siguientes personas:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministro, señor Andrés Gómez-Lobo; el Jefe de Gabinete, señor Oscar Carrasco; la asesora legislativa, señora Paola Tapia; el asesor, señor Vicente Pinto y la asesora de comunicaciones, señora Vanessa Romo.

Del Ministerio de Hacienda, la Coordinadora Legislativa, señorita Macarena Lobos.

De la Dirección de Presupuestos, el Jefe de Pasivos Contingentes, señor David Duarte.

Del Directorio de Transporte Público Metropolitano, el Director, señor Guillermo Muñoz.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, el asesor, señor Giovanni Semería.

El asesor del Honorable Senador Coloma, señor Álvaro Pillado.

Los asesores del Honorable Senador García, señora Andrea González y señor Rodrigo Fuentes.

El asesor de la Honorable Senadora Goic, señor Gerardo Bascuñan.

Del Comité Partido por la Democracia, el asesor,
señor Reinaldo Monardes.

Del Instituto Libertad y Desarrollo, la abogada,
señora Cristina Torres.

- - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

En lo relativo a las normas de quórum especial, la Comisión de Hacienda se remite a lo consignado en el segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

- - -

De conformidad con su competencia, vuestra Comisión de Hacienda se pronunció acerca de los artículos 1°, N°s. 1, 5, 6 y 9; 2°, 4° y 5° permanentes en los términos en que fueron aprobados por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en su segundo informe, como reglamentariamente corresponde.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

Modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, permitiendo mantener los equilibrios financieros y operaciones del sistema; incorporar nuevos modos de transporte como los tranvías, teleféricos y ascensores, y realizar ajustes para facilitar e incentivar el desplazamiento de los mismos; ampliar el giro del Metro de Santiago y habilitarlo para que directamente o a través de una empresa filial o coligada, pueda prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de vías, a través de buses u otros vehículos a la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos; hacer aplicable la nueva ley N° 20.720, que sustituye el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas, a las empresas de transporte público remunerado de pasajeros y el perfeccionamiento del rol de la superintendencia del ramo.

- - -

DISCUSIÓN

Previo a la consideración de los asuntos de competencia de la Comisión de Hacienda, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, efectuó una presentación, en formato power point, del siguiente tenor:

Proyecto de Ley de Subsidio al Transporte Público. Introduce mejoras al sistema de transporte.

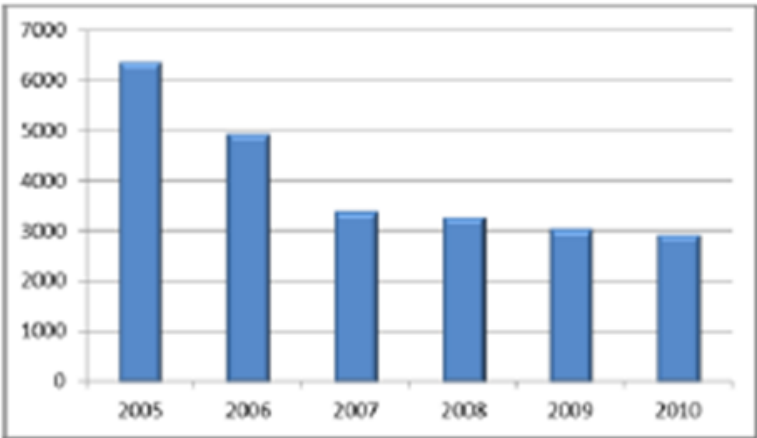
Antecedentes

ESTUDIO EMBARQ

Impacto sobre el sistema

“A pesar de las dificultades iniciales, la implementación de un sistema de transporte público integrado tuvo como resultado una reducción en los accidentes y un mejoramiento en la calidad del aire en la Región Metropolitana”.

Traffic Crashes in Santiago 2005-2010



Source: CONASET, 2012

De acuerdo a las estadísticas de la CONASET, el número de choques en los que participan buses en Santiago se ha reducido desde más de 6.000 en año 2005 a menos de 3.000 en año 2010. Reducciones similares se han registrado en el número de muertos y heridos

Average Concentrations PM10



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Seremi de Salud RM

Source: Figueroa et al. 2012

La calidad del aire ha mejorado como resultado de la reducción de emisiones de los buses del transporte público. El total de la flota y el total de los kilómetros se ha reducido y, además, la flota ha mejorado.

Recomendaciones a corto plazo

"Nuestra opinión es que el análisis de bienestar justifica los subsidios para mantener las frecuencias entregando tiempos de espera más bajos para los usuarios y menores niveles de congestión vehicular para los usuarios de autos.

Proponemos que los incrementos de subsidios debieran ser acompañados por:

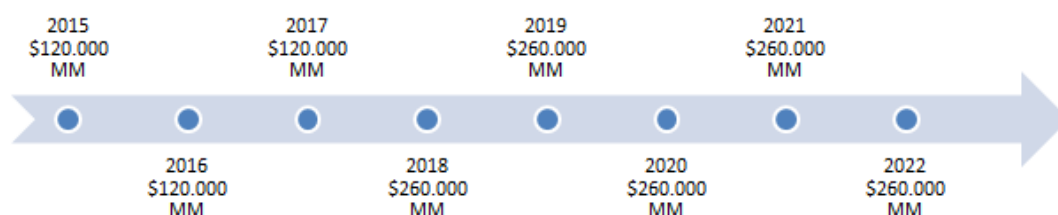
a) Cambio en la asignación de los subsidios de estudiantes al presupuesto del Ministerio de Educación,

b) Introducción de una tarifa de estabilización y un mecanismo de ajuste de subsidio relacionado con los principales costos reales del sistema, y

c) Ajustes de los mecanismos de incentivos dentro de los contratos. Recomendamos aumentar las multas a los operadores por no controlar la evasión, sin forzarlos a que asuman la mayoría del riesgo de ingreso sobre el cual ellos tienen relativamente poco control (porque las tarifas y frecuencias están establecidas para ellos en los contratos)".

Contenido del proyecto de ley

1. AUMENTO DEL SUBSIDIO TRANSITORIO.



50% para Regiones y 50% para la Provincia de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

2. MECANISMO DE REAJUSTABILIDAD DEL SUBSIDIO.

1. Problema estructural del Sistema de reajustabilidad subsidio permanente y transitorio

- Modelo actual: IPC.
- Problema: los costos varían a tasas de cambio distintas al IPC, generando déficit financiero.

2. Solución propuesta: IPC o Metodología MTT + Ministerio de Hacienda

Considerando uno o más de los siguientes factores de costos:

- Precio del petróleo diésel
- Dólar
- Índice de pasajero por kilómetro (IPK)

3. FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Ampliar giro de Metro para que opere buses en superficie

Prestación mediante buses o taxibuses, de cualquier tecnología, que presten servicios de transporte público de pasajeros en superficie.

Lo anterior, lo podrá realizar directamente o a través de una empresa filial o coligada.

4. REFUERZA LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO

- Extiende y fortalece los bienes afectos a la prestación de los servicios.

- Se refuerza la necesidad de mantener la continuidad de los servicios de transporte público.

- Adecuaciones adicionales a la nueva ley de reorganización y liquidación de empresas que reemplaza la antigua ley de quiebras.

- Se amplían los supuestos de designación del Administrador Provisional, a través del procedimiento judicial vigente.

5. OTRAS MODIFICACIONES A LA LEY DE SUBSIDIOS

Panel de expertos

- Complementa la función actual de **pronunciarse sobre materias solicitadas por el MTT**, indicando que debe realizarlo en los términos requeridos en materias de contratos de concesión, servicios complementarios y otros.

- **Ajuste de la dieta de integrantes** a las funciones incorporadas a partir de las modificaciones de la ley N°20.696,

pues requiere pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros en regiones, artículo 3 literal b) de la ley de subsidio.

- Se incorpora 20 UTM por sesión con un tope mensual de 70 UTM.

Asimismo, el **Ministro** se refirió, en primer lugar, a las razones por las cuales el sistema actual de Transporte Público es más costoso que el anterior y requiere subsidio.

- Cambio en la relación laboral de los conductores. Aumento de los costos laborales por cuanto donde antes se necesitaba un conductor actualmente se necesitan dos;

- Renovación completa de la flota de transporte, es decir, buses más nuevos y menos contaminantes, e

- Introducción de Tecnología: en particular, el medio de pago electrónico, que requiere desarrollo tecnológico e infraestructura.

Al ser el actual Sistema integrado, es decir que el trasbordo no tiene costo para el usuario, abarata el pasaje de este último, quien antes debía pagar más de una tarifa ante tal situación.

No obstante lo señalado, precisó que existen estudios que afirman que incluso haciéndose los tres primeros cambios mencionados anteriormente en el antiguo sistema, de igual forma hubiere sido aquél más caro que el actual.

Los sistemas con estas características son más costosos, por lo que la pregunta que cabe hacerse es cómo debe financiarse, vale decir, si a través de los usuarios o en parte con subsidios.

Si se observa la experiencia internacional, agregó, todas las grandes ciudades del mundo tienen subsidio al transporte público. Acotó que, en promedio, los subsidios al transporte público en ciudades grandes son mucho mayores que los de Santiago como, por ejemplo, en el caso de Buenos Aires y Londres. Por lo tanto, subsidiar el transporte público no solamente es habitual en todas las grandes ciudades sino que además es un tema de impacto social tiene respaldo técnico.

A su turno, indicó que existen dos argumentos que no tienen que ver con impacto social sino más bien con beneficios económicos y con deficiencia para la asignación de recursos.

Por un lado, la llamada externalidad positiva que se traduce en promocionar un bien a través de un subsidio y significa que cuando hay más usuarios del transporte público y se aumentan los servicios y los recorridos de flotas, disminuyen los tiempos de espera y los tiempos de

acceso al sistema de transporte público. Es decir, los nuevos usuarios le producen un beneficio a los usuarios ya existentes, justificando un subsidio.

En segundo orden, explicó que cuando hay un modo de transporte como el privado, que no se encuentra pagando sus costos sociales, que no asume todos los costos que genera en términos de congestión y de contaminación, es eficiente, económicamente, subsidiar un modo sustituto, que sería el transporte público.

Estos argumentos son muy importantes en términos cuantitativos y justifican el subsidio al transporte público.

Por otra parte, precisó que en el año 2014 hubo un aumento muy significativo de costos del sistema debido a varios factores, entre ellos: aumento del precio del petróleo, aumento del precio del dólar y aumento del índice de pasajero por kilómetro (IPK).

Agregó que el déficit del año 2014 se financió con la llamada "Cuenta 5" pero en el año 2015 fue necesario resolver esta situación en forma estructural, razón por la cual se presentó el proyecto de ley en comento que, entre otros aspectos, aumenta los montos de los subsidios.

Señaló que al constatar que el déficit del Transantiago en el año 2014 fue superior a las proyecciones iniciales realizadas en 2013 y primeros meses del 2014, se encargó un estudio por ley a EMBARQ, institución experta en transporte público, que demostró que a pesar de las dificultades iniciales, la implementación de un transporte público integrado tuvo como resultado una reducción en los accidentes y un mejoramiento en la calidad del aire de la Región Metropolitana y una auditoría de los costos e ingresos del sistema.

Manifestó que la opinión de EMBARQ es que el análisis de bienestar justifica los subsidios para mantener las frecuencias entregando tiempos de espera más bajos y menores niveles de congestión vehicular para los usuarios.

Como recomendación propuso cambiar la forma de indexación del subsidio, ya que el año pasado los costos aumentaron según una fórmula de indexación, que incluye el dólar y el petróleo, en circunstancias que el subsidio aumenta de acuerdo al IPC, por lo tanto, se recomienda que el monto del subsidio en la ley de presupuestos no se reajuste de acuerdo al IPC, sino conforme al indicador del indexador de costo del sistema.

En cuanto al contenido del proyecto destacó: aumento de los montos de la ley de subsidio, fortalecimiento del transporte público, refuerzo de la continuidad del servicio, ajustes a la ley de quiebras y otras modificaciones complementarias.

Respecto del costo fiscal señaló que, en primer lugar, lo que se está solicitando es un aumento en los montos del subsidio de

60 mil millones al año para Santiago, con un espejo de 60 mil millones en regiones, para los años 2015, 2016 y 2017. También se está proponiendo un aumento mayor para los años 2018 hasta el 2022 para solucionar los problemas estructurales. Destacó que la mayor parte de los recursos que se están solicitando son para el período 2018-2022.

En segundo lugar, refiriéndose a la reajustabilidad del subsidio, planteó que la misma no se haga en base al IPC (recomendación de EMBARQ) sino que en base al indexador de costo que se encuentran en los contratos del sistema, que incluyen el precio del petróleo, el dólar y el índice de pasajero por kilómetro.

A continuación, señaló que se está proponiendo la ampliación del giro del Metro para que operen buses en superficie, lo que implica:

a) poner a disposición del sistema una empresa pública en caso de emergencia, contingencias y otro que contribuye a dar redundancia al sistema y.

b) Operación regular. Metro como comparador público de costos, eficiencia y calidad de servicio. Genera más competencia en el sistema y mayor información para el regulador.

Destacó la relevancia de que Metro pueda operar en superficie por cuanto es fundamental tener un operador de última instancia para evitar una crisis mayor en la ciudad de Santiago, ya sea en caso de quiebra de alguna concesionaria o de tener problema operativo.

A su vez, se refirió al ajuste a la nueva Ley de Quiebras. Indicó que se actualizará el actual procedimiento de término anticipado en caso de “quiebra del concesionario” a la nueva Ley de Reorganización y Liquidación de Empresas y personas, perfeccionando el rol de la Superintendencia del ramo.

Por último, en cuanto al Panel de Expertos señaló que a medida que se ha ido modificando la ley N° 20.378, se le han ido agregando nuevas funciones. Explicó que, originalmente, tenía dentro de sus funciones determinar la tarifa en Santiago, analizar ingresos y subsidios y, en caso de producirse descalce entre ambos, subir la tarifa, como también subirla en caso de inflación de costo.

Indicó que dentro de las nuevas atribuciones se encuentran: revisar los perímetros de exclusión en regiones; dirimir la diferencia entre el Ministerio y los operadores cuando, cada dos años, hay un ajuste reprogramado en el pago de operadores respecto del indicador índice de precio por kilómetro.

El **Honorable Senador señor García** hizo algunos planteamientos previos en relación al Fondo de Apoyo Regional, FAR.

Al respecto, señaló que una cosa es lo que va directamente al Transantiago y otra cosa es lo que va a regiones. Respecto de lo destinado a regiones, prosiguió, una parte es el Fondo de Apoyo Regional. Indicó que ha tratado de hacerle seguimiento al FAR lo que le ha resultado muy difícil.

Indicó, que a los Senadores que representan las regiones, que no son la Metropolitana, les llama la atención que comparando el último presupuesto sin el Fondo de Apoyo Regional era una cantidad, a modo de ejemplo 100; los presupuestos siguientes han sido 105, 110 por lo que efectivamente ha subido pero no en la proporción del Fondo sino que parte de lo hoy día es FAR es lo que eran las iniciativas de inversión antigua. Es decir, se ha ido reemplazando lo que era el aporte fiscal por el Fondo de Apoyo Regional (FAR) Indicó que no ve reflejado ni en los gobiernos regionales ni en las platas que quedan pendientes, las platas del FAR.

Agregó que en una publicación del día 28 de septiembre del año en curso, el diario El Mercurio expresa que “Según explican desde el Ministerio de Transportes incluso hay cerca de 140 mil millones dispuestos para el Fondo de Apoyo Regional en este año que no han podido invertirse debido a que aún no se ha creado el reglamento que permite disponer de esos recursos. Una instrucción definida en la actual ley de subsidio. Es probable que el presupuesto de este año, en esta línea no se logre ejecutar”.

Consultó si los 140 mil millones a los que se ha hecho mención se encuentran sin posibilidad de ejecutar o “empozados”.

Recalcó que si no hay claridad sobre el Fondo de Apoyo Regional no podrá votar a favor.

En relación al número de pasajeros transportados por el Transantiago consultó cuántos fueron el año 2014 y cuántos están proyectados para este año. Al respecto, indicó que al parecer el Transantiago cada día transporta a menos personas. Lo que no tiene sentido, agregó, es transportar menos personas y aumentar el subsidio.

Respecto a los 4,6 millones de viajes al día, consultó de qué fecha es la medición y cuántos eran antes, es decir, cuánto es la pérdida de viajes al día que está teniendo el Transantiago.

Manifestó que, según lo explicado por el señor Ministro, los recursos “empozados” y que habían permitido hacerse cargo del déficit del 2014 fueron de 30 mil millones, pero el déficit del año 2014 fue de 440 mil millones por lo que hay una tremenda diferencia de 410 mil millones que se desconoce cómo fueron financiados. Agregó que para este año el Ejecutivo señaló que el déficit bajaría a 420 mil millones.

Señaló que según lo explicado 30 mil millones se habrían colocado en la “Cuenta 5” lo que permitió financiar el déficit del año 2014, que sería de 440 mil millones, y ahí las cifras no cuadran.

Y, por último, refiriéndose al déficit del año 2014, indicó que éste se habría financiado con platas “empozadas”, consultó cuántas fueron esas platas y cómo se produce el empozamiento. Si el déficit disminuye, se requiere saber cuánto es el déficit del 2015, y si hay recursos sin posibilidad de ejecutar, cuántos se encuentran a la espera del reglamento.

El Honorable Senador señor Coloma señaló que respecto del concepto de modernización del subsidio al transporte público no se ve ninguna modernización, por el contrario, lo que se ve es una forma de desplegar déficit hacia adelante con una cantidad de recursos muy relevante. No se visualizan ni las metas ni los objetivos que no sean, al final, tratar de no subir la tarifa. Planteó que no se visualiza ningún plan de modernización.

En segundo lugar, consultó si se está frente a una política pública vinculada a enfrentar la pobreza vía no elevar las tarifas o se está ante una política pública para lograr un sistema eficiente de transporte. Señaló que su impresión es que se confunden los dos aspectos. Agregó que este tipo de proyectos termina costando el doble que el ingreso ético familiar y el Chile Solidario, por ejemplo.

Añadió, por último, no estar de acuerdo con que el Metro se involucre en cosas distintas para lo que fue diseñado. Preciso que desde un punto de vista conceptual es equivocado y desde el punto de vista práctico, es errado.

El Honorable Senador señor Lagos indicó que los planteamientos que efectuados por el Senador señor García son tremendamente relevantes, especialmente los referidos a los recursos en regiones.

En relación a los 140 mil millones que estarían “empozados” la percepción es que se va a acumular un fondo que al final del período va a volver a arcas fiscales de la Nación y no se va a cumplir el objetivo de ser un recurso espejo para las regiones. Agregó que, aunque no es miembro de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, estima que ha sido difícil visualizar exactamente cómo se canalizan los recursos a las regiones, en qué se gastan, si son en subsidio al cambio de máquinas, a la recuperación y renovación de ellas. Pero, continuó, la sensación es que hay un reemplazo en el fondo de gastos sectoriales que venían antes, y que lo que hacen, actualmente, es sustituir ese gasto por éste.

Sin ningún ánimo de detener la tramitación de este proyecto de ley, agregó que todas las consultas son tremendamente relevantes a la hora de analizar el Presupuesto para el año 2016. Manifestó que en la Subcomisión respectiva se debiera analizar la información desagregada ya que, desde el punto de vista formal, es más conveniente hacerlo en esa instancia.

El Honorable Senador señor Montes consultó en qué se encuentra la institucionalidad del Transantiago y si está a la altura de la complejidad, o todavía depende de la buena voluntad de las partes. Al

respecto, recordó, actualmente se encuentra en el Parlamento un proyecto de ley que no ha sido aprobado aún y que tiene por finalidad crear una institucionalidad.

En relación al subsidio explicó que uno de los grandes problemas fue el no partir diseñando los sistemas desde el comienzo con un subsidio, lo que generó todo tipo de irracionalidades, particularmente, en el tamaño de las flotas.

A su turno, consultó, en qué se encuentra lo relativo a los trayectos, los alimentadores y los troncales, ya que se llegó a un diseño de alimentadores de troncales que no necesariamente correspondían a los flujos de pasajeros en la ciudad. Preciso que el mayor problema de Santiago fue que cambió el mercado de trabajo, lo fundamental se desplazó al barrio alto y, cuando se diseñó este sistema, no se consideró suficientemente que la gran parte del mercado de trabajo estaba en el barrio alto.

Respecto del tamaño de la flota, consultó cómo se encuentra actualmente. Agregó que en un comienzo se bajó muchísimo y después para asegurar la crisis se subió.

Y respecto a la infraestructura, todo indica que está subiendo, pero quizá no al ritmo de lo que se espera o requiere más presupuesto.

En relación con los sueldos de los conductores indicó que actualmente se encuentran sobre los 800 mil pesos mensuales, con contratos formales, pero con escasez de choferes. Indicó que hay aspectos interesantes que considerar como la capacitación.

Reiteró que Santiago tiene problemas con el Transantiago lo que se constata con más fuerza con el tema punta mañana que sigue siendo un drama para las familias, tanto en buses como en Metro.

Otro gran problema son los fines de semana. No tener transporte público porque no les es rentable a las empresas, no le parece adecuado.

Respecto a otro tipo de decisiones estructurales, explicó que en el caso de Santiago los 4,6 millones de pasajeros tienen mucho que ver con la segregación de la ciudad. Señaló, a modo de ejemplo, que el modelo que han utilizado los colombianos ha sido que cada nuevo proyecto tiene que tener integración en sí misma. Ellos, están exigiendo 25% de vivienda social dentro de cada proyecto. En Andalucía, el 65% de integración y los asiáticos, en general, el 30%, y en Chile 0% y cuando se planteó el 5% de nivel de integración se creó un escándalo.

Respecto de la evasión, se refirió a las tarjetas BIP que representan un problema ya que no se pagan porque los usuarios no tienen cómo cargar la tarjeta al haber pocos puntos. Manifestó que se requiere un golpe más fuerte de autoridad en cuanto a la cultura de la

evasión. Hay que tratar de dar un paso para erradicarla, para llegar a tener un sistema que permita cambiar la actitud de los usuarios.

El **Ministro, señor Gómez-Lobo**, procedió a dar respuesta a las consultas efectuadas por los Honorables señores Senadores.

En relación al Fondo de Apoyo Regional, precisó que, en primer lugar, no todos los recursos que van a regiones van al Fondo ya que éste fue creado el año 2013 con el cambio de la ley. Su reglamento se dictó el primer semestre del año 2014, el que está actualmente en revisión por la Contraloría General de la República, para posterior toma de razón.

Los recursos actualmente se gastan de la siguiente forma: una parte está destinada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que ha ido aumentando año a año. Preciso que el año 2014 eran 97 millones para subsidio; este año son 118 millones y para el próximo aumenta significativamente. Agregó que cada vez más se están canalizando los recursos a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lo que permitirá aumentar los subsidios. Señaló que en Aysén existen muchos subsidios como, por ejemplo, para servicios aéreos en zonas aisladas, además, para el transporte escolar gratuito, donde más de 42 mil niños se benefician. Agregó que, en todo Chile sin incluir a Santiago existen más de 4 mil servicios que se encuentran subsidiados.

Del mismo modo, enfatizó que cada vez más los recursos se están dirigiendo hacia el Ministerio en subsidio a servicios, como por ejemplo, los de Valparaíso, donde hubo licitación, por tanto control de la tarifa y se puede aplicar un esquema similar al de Santiago, es decir, a cambio de una baja de la tarifa adulto, se financia la rebaja estudiantil. Agregó que en Valparaíso, Rancagua, Antofagasta, Iquique y Concepción la tarifa adulto bajó significativamente gracias a los subsidios espejo. En las otras regiones no hay control de las tarifas.

En relación a la conectividad y accesibilidad precisó que lo fundamental es que las personas puedan movilizarse en forma rápida, por cualquier medio de transporte. En ese sentido, prosiguió lo que se debe evaluar es cómo se encuentra la inversión de infraestructura, de transporte y de conectividad. Si se juntan las inversiones en vialidad; los fondos que gasta el Ministerio de Vivienda y Urbanismo en proyectos urbanos y pavimentación; lo que gastan el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Obras Públicas, incluyendo el gasto en Metro; se llega a la conclusión de que la inversión, en términos absolutos, en infraestructura, en transporte y conectividad fuera de Santiago, es más del doble.

Con respecto a los pasajeros transportados según la última Encuesta Origen Destino (EOD), Puerto-Origen-Destino establecía 4,6 millones de viajes en Santiago al día. De hecho, puntualizó, tiene que ver con el tema del subsidio. Si se calcula cuál es el subsidio per cápita nuestros servicios más subsidiados no están en Santiago. Al respecto señaló que la capital al ser tan voluminosa cualquier subsidio que se entregue, multiplicado por 4,6 millones significará un monto muy importante.

Precisó que las estadísticas de hace 10 años, señalan que la demanda por transporte público ha caído más en regiones que en Santiago. Es natural, indicó, que a medida que aumente el ingreso del país las personas se cambien al transporte privado. Al respecto, indicó que la intención del Ejecutivo es revertir esta situación pero para aquello hay que entender bien cuál es el problema del transporte público y el principal es: la congestión.

Al respecto, indicó que la modernización o políticas de transporte no se limitan tan sólo a este proyecto de ley. Si bien, a través de esta iniciativa se regulan aspectos como la ampliación del giro del Metro; la figura del administrador provisional y el fortalecimiento de la capacidad regulatoria, hay otros aspectos, que no se encuentran regulados en este proyecto de ley, y que lo que buscan es mejorar el sistema de transporte y recuperar los pasajeros. Para ello, prosiguió, lo fundamental es invertir en infraestructura, a través de nuevas líneas de Metro, con dos extensiones que anunció la Presidenta de la República; tren de cercanía; 40 kilómetros de corredores exclusivos.

Es decir, la única forma de establecer un sistema de transporte público de clase mundial es con una infraestructura que le da prioridad a los buses para que no se vean afectados por la congestión.

Precisó que este proyecto de ley en gran parte lo que persigue es evitar un alza de tarifa para los usuarios.

En relación a la “Cuenta 5” señaló que es un tema técnico. Metro recauda, se autopaga y después devuelve los fondos al Ministerio, a través de dicha cuenta. El déficit del sistema fue mayor en los años anteriores porque se iban acumulando esos recursos en esa cuenta, recordando que dicha cuenta es conocida como La Cuenta Bancaria N°5 del Sistema y corresponde a “Fondos para Contingencia”, y necesarios para el evento de situaciones excepcionales que afecten la normal operación y/o el financiamiento del Sistema Transantiago, conforme lo determine fundadamente el Ministerio. El monto del registro asociado a esta cuenta estará determinado en función de las transferencias de fondos instruidas por el Ministerio y/o de los depósitos informados por el Ministerio.”

El Saldo Inicial CB5 se conformó con la transferencia desde la antigua Cuenta Bancaria 1 del Sistema a la nueva Cuenta Corriente Bancaria N°5 del Sistema, con el objeto de dar inicio a la operación de esta última. El origen de dichos fondos en la antigua Cuenta Bancaria 1 del Sistema (CB1 antigua).

En cuanto se trata de políticas sociales o de transporte, respondió que son ambas. Hay argumentos sociales pero también de transporte y eficiencia para subsidiar el transporte público.

En la modificación de la ley que se elaboró el año 2013, manifestó que se estableció como uno de los objetivos que la tarifa solamente debía subir por inflación de costos. Eso no se cumplió y con este

proyecto de ley lo que se está modificando es eso, la tarifa va a seguir subiendo cuando hay inflación de costos como ocurrió el año pasado, pero lo que esperan es que no siga subiendo por un déficit no financiado.

Con respecto al alimentador troncal se ha ido diluyendo, los alimentadores se han troncalizado y los troncales se han convertido en alimentadores.

Respecto del diseño de red, indicó que la gracia de tener un nuevo proceso de licitación es que se puede reordenar particularmente considerando que habrá dos nuevas líneas de Metro y dos nuevas líneas de trenes.

Respecto de la flota, está conformada por 6.500 buses. En el año 2013 la autoridad aumentó en 300 buses debido a que la baja en velocidad requería aumentar flota para mantener las mismas frecuencias que tenía antes, lo que, en definitiva, influyó en el déficit que estamos sufriendo actualmente.

En cuanto al ritmo de la infraestructura, expresó que éste, es lento. Construir una línea de Metro lleva, como mínimo, 5 años, no obstante en aquello se está avanzando.

En relación a los conductores, señaló que si bien perciben un salario relativamente alto y cuentan con programas de capacitación sigue existiendo escasez y déficit no sólo en Santiago sino que en todo Chile. Indicó que, como país, se debe aspirar y hacer un esfuerzo mayor para formar conductores profesionales.

Respecto de la evasión, expresó que es un tema sumamente importante. El año pasado, indicó, se aumentaron en un 400% las fiscalizaciones con Carabineros, que controlaron, más de 1.200.000 y que este año el control será mayor. Señaló que cuentan con 100 fiscalizadores todos los días y 80 carabineros, pero no obstante aquello existen más de 100 mil infracciones de las cuales sólo un tercio se pagan. Manifestó que, al respecto, el Ejecutivo presentó un proyecto de ley que persigue fortalecer todas las medidas contra la evasión, incluyendo hacer público el registro de evasores.

En cuanto a las zonas pagas, explicó que el problema radica en que se necesitan monitores razón por la cual la aspiración es traspasar esta responsabilidad a los operadores.

Por otro lado, en cuanto a los fines de semana, indicó que hará las consultas, que objetivamente hay un problema de ausentismo de buses que se analizará más a fondo.

Respecto al Fondo de Apoyo Regional, precisó que en el presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones este año existen 59 mil millones.

El Jefe de Pasivos Contingentes de la Dirección de Presupuestos, señor Duarte, explicó que en la estructura de la ley vigente se contemplan un subsidio permanente y uno transitorio. La finalidad del subsidio permanente es que se destine a la rebaja de las tarifas del transporte público, pero como eso no se puede lograr a lo largo de todo el país debido a que no toda la población accede a un sistema de transporte público lícitado o regulado mediante un perímetro de exclusión, la ley establece otros usos, tales como: transporte rural, escolar y zonas aisladas. De todas formas, prosiguió, siempre queda un remanente de los recursos después de todos los usos anteriores, el que se transfiere a los presupuestos de las regiones, actualmente, a través del FNDR y en el futuro, a través del Fondo de Apoyo Regional (FAR).

Señaló que FAR se extingue dos años después del último aporte que reciba, si bien el aporte especial termina el año 2022, el remanente del subsidio permanente puede durar muchos años más y, por lo tanto, extender la existencia del FAR más allá del año 2022.

En el año 2015, los recursos espejo del subsidio permanente son 190 mil millones, los que inflactados al año 2015 corresponden a 219 mil millones, de los cuales 142 mil millones los gasta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en subsidio, transporte escolar, rural, zonas aisladas, etc., y el diferencial, que es 77 mil millones, lo transfiere a las regiones. Por otro lado, del subsidio espejo transitorio corresponden 180 mil millones, que convertidos a precios actuales son 208 mil millones, lo que sumado a los 77 mil millones transferidos del permanente da como resultado 286 mil millones que corresponden al FNDR y FAR.

De los recursos a las regiones, indicó, hay un reparto directo a las mismas y otro que va al FAR. Este Fondo tiene varios usos posibles para sus recursos, algunos de los cuales requieren reglamentos que aún no están dictados, lo que impide que se puedan emplear los recursos del Fondo en esos usos en particular que señala la ley. Eso explica, en parte, los 143 mil millones que aún no están ejecutados.

- - -

A continuación se describen o reproducen, según el caso, en el orden del articulado del proyecto, las citadas disposiciones de competencia de vuestra Comisión:

ARTÍCULO 1°

Artículo 1°.- Introduce, mediante 9 números modificaciones en la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Número 1

Su texto es como sigue:

“1.- En el artículo 2°:

a) Reemplázase en el inciso primero la oración “Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado e índice de pasajeros por kilómetro.”.

b) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i. Intercálase entre la palabra “trolebuses” y la expresión “y taxibuses”, la frase “, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros”.

ii. Intercálase entre la palabra “aéreos” y la coma que le sigue, la frase “u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables”.

Puesto en votación el numeral 1 del artículo 1º, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

Número 5

Es del siguiente tenor:

“5.- Intercálase en el artículo 18, entre la expresión “30 unidades tributarias mensuales” y el punto seguido, la siguiente oración: “, como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales, considerando la dieta proporcional al período y el pago por asistencia a sesiones.”.

Puesto en votación el numeral 5 del artículo 1º, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

Número 6

Dispone lo que sigue:

“6.- Agréganse en el artículo 20 los siguientes incisos cuarto y quinto:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N°18.696, de un perímetro de exclusión o en el establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente, la inclusión de predios fiscales, municipales o privados, previa autorización de sus propietarios y los organismos competentes, para destinarlos a terminales u otros inmuebles que resulten necesarios para la prestación de servicios de transporte público remunerado.”.

Puesto en votación el numeral 6 del artículo 1°, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

Número 9

Su texto es el siguiente:

“9.- En el artículo tercero transitorio:

a) Modifícase su inciso primero del siguiente modo:

i. Reemplázase la oración “Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2°.”.

ii. Sustitúyese la expresión “de este aporte especial” por la frase “del aporte especial y del aporte especial adicional”.

b) Reemplázase en el inciso segundo la expresión “5%” por “10%”.

c) Agréganse los siguientes incisos cuarto, quinto y sexto:

“Con cargo a los recursos del aporte especial adicional que se contemplan en este artículo, y previo a la distribución a que se refiere el inciso segundo, conforme se establezca en la respectiva Ley de Presupuestos del sector público, concédese durante los años 2015, 2016 y 2017 un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales a los propietarios de taxis colectivos que, al 31 de marzo de los precitados años se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros y que permanezcan inscritos en dicho registro a la fecha de solicitar el mismo.

En el evento de que, con posterioridad al 31 de marzo de cada uno de los años señalados en el inciso anterior, se haya procedido al reemplazo de un taxi colectivo en el referido registro, por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingrese al registro en reemplazo del que sale, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente en dicho registro al momento de la solicitud del reembolso.

Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito también por el Ministro de Hacienda, determinará la forma de hacer efectivo el reembolso, en el que se establecerán los términos, condiciones, modos de acreditar los requisitos, tales como la exhibición del permiso de circulación, certificados de revisión técnica y emisión de gases vigentes, plazos para acceder a éste, el cronograma, procedimiento y forma de pago, por parte del Servicio de Tesorerías y demás normas pertinentes para su correcto otorgamiento. Este reglamento deberá ser dictado dentro de los treinta días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial.”.

Puesto en votación el numeral 9 del artículo 1°, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

ARTÍCULO 2°

Prescribe lo que sigue:

“Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°18.772, que establece normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima:

1.- Intercálase en el artículo 1°, entre la palabra “complementarios” y la expresión “y servicios anexos”, la oración “, mediante buses o taxibuses, de cualquier tecnología, que presten servicios de transporte público de pasajeros en superficie,”.

2.- Agrégase en el artículo 2° el siguiente inciso tercero:

“En el caso del transporte de superficie mediante buses u otros vehículos de cualquier tecnología, la sociedad podrá prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de uso de vías de conformidad a la ley N°18.696 u otra modalidad, directamente o a través de una empresa filial o coligada, en los términos indicados en el inciso precedente.”.

Puesto en votación el artículo 2°, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

- - -

El Honorable Senador señor García solicitó a la Comisión que considerara el artículo 4° de la iniciativa, en razón que dicho artículo contiene materias propias de la competencia de Hacienda.

Al respecto, la Comisión acordó por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores García, Lagos y Montes, considerar el artículo 4°.

ARTÍCULO 4°

Su texto es como sigue:

“Artículo 4°.- 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 transportes de pasajeros:

1.- En el artículo 3°:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 3°.- El transporte remunerado de pasajeros, público o privado, individual o colectivo, se efectuará libremente en vehículos con propulsión propia u otros mecanismos, tales como catenarias o cables. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las condiciones y dictará la normativa que regirá dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación, de utilización de las vías y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos, así como los necesarios para su detención, depósito o estacionamiento, sin perjuicio de las autorizaciones o aprobaciones que se requieran en forma complementaria y que sean de competencia de otros órganos de la administración.”.

b) Intercálase en el inciso segundo entre las frases “utilización de vías,” y “y otras exigencias”, la siguiente oración: “y de los

demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero.”.

c) Reemplázase en el inciso noveno la expresión “ejecutoriada la sentencia que caducó la concesión” por la siguiente: “ejecutoriado el acto administrativo que dispuso la caducidad de la concesión”.

d) Modifícase el inciso undécimo, en el siguiente sentido:

i) Intercálase entre la frase “la resolución que pone término a la concesión” y el primer punto seguido (.), las siguientes oraciones: “o aquella que disponga el término anticipado de la concesión, salvo en el caso señalado en la letra d) del artículo 3° decies, en el cual podrá ser designado una vez que el Ministerio sea notificado de la resolución de liquidación o reorganización de una empresa concesionaria”.

ii) Elimínase la oración “en contra de la resolución que declara la caducidad de la concesión”.

iii) Intercálase entre el segundo punto seguido (.) y la frase “El Ministerio de Transportes”, la siguiente oración: “La decisión que recaiga sobre los referidos recursos no afectará la validez de los actos ejecutados por el administrador provisional.”.

e) Sustitúyese en el inciso décimo cuarto la frase “y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos” por la siguiente: “o cuando el desempeño del concesionario represente un riesgo para la continuidad del servicio público de pasajeros o constituya un incumplimiento grave y reiterado de sus obligaciones”.

f) Intercálase en el inciso vigésimo cuarto, entre las frases “disposición de las vías” y “que se dicten en”, la oración “y demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero o demás lugares de acceso público.”.

2.- Reemplázase el artículo 3° sexies por el siguiente:

“Artículo 3° sexies.- De los principios de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Los principios que inspiran la celebración y ejecución de los contratos de concesión en los casos indicados en el inciso segundo del artículo 3°, o de las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, tendrán por finalidad satisfacer el interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad y garantizarán la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad, tales como los servicios tecnológicos, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios y de provisión de buses para el sistema de transportes, que sean prestados por un tercero, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá licitar, en cualquier momento, la prestación de los servicios complementarios. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros podrán contratar los servicios complementarios a que se refiere este artículo, de conformidad a los requisitos y condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

3.- Reemplázase en el inciso final del artículo 3° septies la frase “a que se refiere el artículo primero transitorio de esta ley” por la siguiente: “establecido en el artículo primero transitorio de la ley N°20.504, sin que sea aplicable a su respecto lo señalado en los incisos primero y segundo de esa disposición.”.

4.- En el artículo 3° nonies:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 3° nonies.- De los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente. Los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de esta ley, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, en adelante “bienes afectos”, estarán constituidos por aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios que operen en las zonas a que se refiere el literal i) del artículo 2° de la ley N°20.378 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. Cada vez que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios por parte de un operador, dichos bienes serán inmediatamente transferidos al nuevo prestador de servicio, en caso que así se establezca en las condiciones establecidas en las bases de licitación y en los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, y en conformidad a lo establecido en el reglamento respectivo. En dicho reglamento se establecerán las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación efectiva se realicen sin interrupción de los servicios en los períodos de transición, para mantener la continuidad de estos.”.

b) Elimínase en el inciso segundo la frase “a la concesión”.

c) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i. Intercálase, entre las expresiones “los concesionarios” y “de incorporar”, la frase “o prestadores de servicios”.

ii. Elimínase la frase “en los contratos de concesión”.

iii. Intercálase entre la frase “bases de licitación” y el punto aparte, la siguiente frase: “y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda”.

d) Modifícase el inciso cuarto en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase “inicio de la concesión” por la frase: “inicio de la prestación de servicios”.

ii. Elimínanse los términos “a la concesión”.

e) Modifícase el inciso quinto en el siguiente sentido:

i. Elimínanse los términos “a la concesión”.

ii. Intercálase entre la frase “anterior concesionario” y la coma que le sigue, la siguiente frase: “o prestador del servicio”.

iii. Agrégase la siguiente oración a continuación del punto final, que pasa a ser seguido: “El monto de la indemnización se determinará de conformidad al procedimiento previsto en los respectivos contratos de concesión o en las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente.”.

5.- Reemplázase el literal d) del artículo 3° decies por el siguiente:

“d) Tener el concesionario la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la ley N°20.720.”.

6.- Modifícase el artículo 3° duodecies, en lo siguiente:

a) Introdúcense las siguientes modificaciones en su inciso primero:

i) Reemplázase el epígrafe “Quiebra del concesionario.” por el siguiente: “Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720.”.

ii) Reemplázase la oración “solicitud de quiebra de un concesionario” por la siguiente: “solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720”.

iii) Reemplázase la oración “de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio” por la siguiente: “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 20.720”.

iv) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra de un concesionario”, por la siguiente: “resolución de liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Pronunciada la resolución de liquidación a que se refiere la ley N°20.720, el deudor quedará inhibido, de pleno derecho, de la administración de la concesión, de los bienes afectos a ella así como de aquellos necesarios para la continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros conforme al inciso siguiente. A su vez, estos bienes quedarán excluidos del procedimiento concursal de liquidación y de la administración del liquidador, en su caso.”.

c) Modifícase su inciso tercero del siguiente modo:

i) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra” por la siguiente: “resolución de liquidación o reorganización”.

ii) Reemplázase la frase “declarada en quiebra” por la siguiente: “sujeta a liquidación o reorganización”.

d) Intercálase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto:

“Será plenamente aplicable lo dispuesto en el numeral 17° del artículo 445 del Código de Procedimiento Civil, en cuanto corresponda. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.”.

e) Modifícase su inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, del siguiente modo:

i) Reemplázase la expresión “síndico” por “liquidador”.

ii) Reemplázase la frase “juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia” por la siguiente: “tribunal que conozca del procedimiento concursal de liquidación”.

f) Agrégase el siguiente inciso sexto, nuevo:

“Los deudores, veedores y liquidadores que intervengan en aquellos procedimientos concursales en que el deudor es un concesionario de uso de vías tendrán el deber de velar por la continuidad de los servicios y de oír al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la toma de cualquier decisión relevante para la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros.”.

7.- Agrégase al artículo 3° terdecies el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, independiente del régimen de regulación existente, podrá solicitar a Metro S.A., o a sus empresas filiales o coligadas, la prestación de servicios de transporte público de pasajeros para apoyar los sistemas de transporte vigentes, si ello se requiriera para mantener la continuidad de los servicios, velar por la eficiente y correcta prestación de éstos u otras razones de interés público que permitan resguardar la prestación de los servicios de transporte público en beneficio de los usuarios de dichos servicios.”.

El Honorable Senador señor García solicitó que la Comisión revisara la **indicación N° 18**, de su autoría, que es del siguiente tenor:

Al artículo 4°
Número 1

Para agregar la siguiente letra c), nueva, pasando la actual a ser d) y las demás asumir el respectivo orden correlativo:

“c) Intercálase el siguiente inciso noveno, nuevo, pasando el actual a ser décimo y los demás a adoptar el orden correlativo correspondiente:

“Los concesionarios de los perímetros de exclusión que, al término de éstos, no hayan sido sancionados con la suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en virtud de lo dispuesto en el inciso segundo de este artículo, tendrán derecho a continuar con la prestación del servicio por el mismo tiempo fijado originalmente en los respectivos contratos, incluidas sus prórrogas”.

El **Honorable Senador señor García** señaló que los perímetros de exclusión serán poco a poco sometidos a concesión, y la indicación lo que hace, es permitir, en el caso de concesionarios de perímetros de exclusión que serán implementados, cuando no han sido sancionados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y que puedan continuar prestando el servicio.

Al respecto, indicó que la inquietud que tienen las personas que actualmente están prestando el servicio es que se licite y ellos

queden fuera, lo que conlleva a que todo el interés por invertir y renovar sus maquinarias quede sujeto a que no puedan continuar. Es decir, las personas que se comporten correctamente podrán continuar. Precisó, que acá no estamos frente a empresarios que tienen 10 a 15 buses, por el contrario, estamos frente a situaciones donde estas personas tienen 1 ó 2 buses, que hacen un esfuerzo por comprar máquinas nuevos y que prestan un servicio y que lo han venido haciendo bien.

Manifestó que el temor que tienen ellos es que habiendo licitación, se presente una empresa grande y los deje al margen sin ninguna posibilidad de continuar prestando un servicio que han entregado correctamente.

Agregó que la finalidad de esta indicación es permitir que ellos sigan prestando ese servicio en la medida que lo hayan hecho bien y que no hayan sido sancionados por el Ministerio de Transportes.

El **Ministro, señor Gómez-Lobo**, indicó que esta indicación fue discutida en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en la tramitación en particular, y si bien es muy legítima la inquietud del Senador señor García, varios Senadores argumentaron que era complejo que un contrato que durará 10 años se renueve automáticamente, aún cuando se cumplan las condiciones.

Manifestó que lo que se acordó por unanimidad en la Comisión es algo levemente distinto, pero que persigue el fin que señala el Senador señor García, esto es que, vencido el plazo de duración o el de prórroga según corresponda, es decir después de los 10 años y cuando proceda el llamado a concurso se deberá considerar en los requisitos de participación los indicadores de cumplimiento de estándar de los servicios de los prestadores ya incorporado en virtud de este artículo. Se recoge esa inquietud ya que en las bases se tendrá que considerar la experiencia previa y los indicadores de los operadores existentes.

Puesta en votación la indicación N° 18 fue rechazada por dos votos en contra de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y un voto a favor del Honorable Senador señor García.

Puesto en votación el artículo 4°, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

ARTÍCULO 5°

Es del siguiente tenor:

“Artículo 5°.- Modifícase el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros,

Incrementando los Recursos del Subsidio y Creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

a) Modifícase el inciso primero del siguiente modo:

i) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.

ii) Intercálase entre las frases “respectiva zona,” y “a procesos previos”, la siguiente expresión: “rural o urbana”.

b) Reemplázase en su inciso segundo los numerales ordinales “cinco” y “dos” por “siete” y “tres”, respectivamente.

c) Agrégase, en su inciso segundo, la siguiente oración final:

“Vencido el plazo de duración o el de la prórroga según corresponda, y cuando proceda el llamado a concurso, se deberá considerar en los requisitos de participación, los indicadores de cumplimiento de estándares de servicio de los prestadores ya incorporados en virtud de este artículo.”.

Puesto en votación el artículo 5°, fue aprobado por dos votos a favor de los Honorables Senadores señores Lagos y Montes, y una abstención del Honorable Senador señor García.

- - -

FINANCIAMIENTO

Los informes financieros elaborados por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda son los siguientes:

- De fecha **20 de abril de 2015**, que señala, de manera textual, lo siguiente:

“I. Contenido

El proyecto de ley modifica los siguientes cuerpos legales: Ley N° 20.378, que Crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros; 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; Ley N° 18.772, que Establece normas para transformar la dirección general de metro en sociedad anónima; y el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito.

I. 1 Respecto del transporte público remunerado de pasajeros

El presente proyecto modifica la ley N° 20.378 antes citada, con el objeto de mantener los equilibrios financieros y operacionales del sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la ciudad de Santiago (Transantiago).

Para ello, el proyecto en cuestión contempla la materialización de las siguientes acciones: i) incrementar el monto total del subsidio a que se refiere el artículo tercero transitorio de dicha ley, con un aporte especial adicional al ya establecido; ii) considerar una metodología de ajuste del monto de subsidio que permita reflejar, en forma efectiva, las variaciones de costos reales del sistema; iii) agregar como modos de transporte, que eventualmente podrían recibir recursos de los considerados en la ley antes citada, a los tranvías, ascensores y teleféricos de uso en el transporte público remunerado de pasajeros y; iv) realizar ajustes de procedimiento para optimizar la entrega de subsidios.

I. 2 Nuevas atribuciones para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Con la finalidad de introducir mejoras a la infraestructura que sustenta al transporte público remunerado de pasajeros y, reducir barreras de entrada a nuevos operadores - dado el actual crecimiento de la ciudad y el reducido número de inmuebles destinados a terminales e infraestructura necesaria para el desarrollo de la actividad- el proyecto contempla una atribución en orden a que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones declare de utilidad pública los inmuebles necesarios para ejecutar obras para la instalación y/o funcionamiento de terminales de buses e intermodales, y asimismo, entrega herramientas para facilitar la disponibilidad de dichos inmuebles. De esta forma, se contará con terrenos que permitirán al Estado abrirse a múltiples alternativas de modelos de operación, pudiendo éstos incluirse como activos en las condiciones base de sus procesos de licitación, para hacerlos más abiertos y eficientes.

I. 3 Modificación del objeto social de la empresa Metro S. A.

El presente proyecto tiene por finalidad incorporar en el objeto social de Metro S.A., establecido en la ley N° 18.772, la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses.

II. Efectos del proyecto sobre el presupuesto fiscal

Este proyecto de ley, como se indicó, propone ajustes y modificaciones a varios cuerpos legales. Sin perjuicio de ello, se estima que sólo tiene efecto fiscal el conjunto de modificaciones la ley N° 20.378, puesto que:

a) establece un aporte especial adicional al monto contenido en su actual artículo tercero transitorio, que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017, respectivamente, y de

\$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022, montos que se dividirán 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.

b) se ajustan los montos de la dieta mensual que percibe el panel de expertos, según lo estipulado en el artículo 18° de la citada ley, incrementando en 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de 70 unidades tributarias mensuales, lo cual implicará un mayor gasto anual en régimen, de \$ 31.700 miles, con un tope máximo de \$ 111.100 miles.

Finalmente, el mayor gasto que representa este proyecto de ley, se financiará con recursos de la Partida Tesoro Público.”.

- Informe Financiero referido a indicaciones, de fecha **15 de junio de 2015**, que señala de manera textual, lo siguiente:

“I.- Antecedentes

Las presentes indicaciones, en sus números 1), 2) y 3), complementan y corrigen el Artículo Primero del proyecto de ley, siendo lo más relevante de éstas el precisar la intención del Ejecutivo respecto del incremento de la dieta de los miembros del Panel Técnico, no de sus reemplazantes.

Del mismo modo, las indicaciones contenidas en los numerales 4) al 8), precisan la voluntad del Ejecutivo contenida en los Artículos Segundo y Cuarto, respectivamente, en relación a la posibilidad de que Metro S.A. pueda operar además de trenes, buses o taxibuses; eliminar la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de expropiar los terrenos de los terminales de los buses de transporte público y, afinar los alcances, principios y facultades del mismo Ministerio respecto de los servicios de transporte público y servicios complementarios.

Finalmente, en la indicación número 9), formulada al Artículo Quinto, se precisa el alcance respecto a las zonas en las que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá ejercer la facultad de convocar a procesos de negociación destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

II.- Efectos Financieros Fiscales

Analizadas las indicaciones, es posible señalar que éstas no implican costos adicionales a los reportados en el Informe Financiero N° 51, de fecha 20 de abril de 2015, que acompaña el inicio de la tramitación del proyecto de ley en comento.”.

- Informe Financiero referido a indicaciones, de fecha **7 de julio de 2015**, que señala de manera textual, lo siguiente:

“I.- Antecedentes

Las presentes indicaciones, en su artículo primero otorga, con cargo a los recursos ya contemplados en el proyecto de ley de la materia, un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales los años 2015, 2016 y 2017 a los propietarios de los taxis colectivos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Pasajeros, al 31 de marzo de cada año.

En el artículo quinto, extiende de tres a cinco años la duración de la facultad que tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y/o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

Finalmente, se aclara que las zonas donde se puede aplicar esta facultad antes señalada, pueden ser urbanas o rurales.

II.- Efectos Financieros Fiscales

Analizadas las indicaciones, es posible señalar que éstas no implican costos adicionales a los reportados en el Informe Financiero N° 51, de fecha 20 de abril de 2015, que acompaña el inicio de la tramitación del proyecto de ley en comento.”.

- Informe Financiero referido a indicaciones, de fecha **5 de octubre de 2015**, que señala, de manera textual, lo siguiente:

“I. Antecedentes

Las presentes indicaciones introducen una serie de mejoras y precisiones al Proyecto de Ley asociado al Boletín 10.007-15, en trámite, a saber:

i. su artículo primero, respecto de la Ley N° 20.378, modifica los requisitos para incorporarse al programa de modernización de taxis en el sentido que los requisitos que eran copulativos ahora son disyuntivos;

ii. el artículo segundo, respecto de la Ley N° 18.722, que establece las normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima, precisa que esta última puede operar buses a través de empresas filiales o coligadas;

iii. en la Ley N° 19.696, de Transporte Público, se modifican normas que regulan las funciones del Administrador Provisional. Asimismo, se introducen una serie de mecanismos, precisiones y procedimientos relacionados con la continuidad operacional y la liquidación de la empresa operadora en caso de que ésta incurra en las causales establecidas para ello;

iv. respecto de la Ley N° 20.696, se amplía el plazo para que el MTT negocie perímetros de exclusión.

v. finalmente, como un artículo nuevo, se declara el 31 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador del Transporte Público Remunerado de Pasajeros".

II. Efectos Financieros Fiscales

Analizadas las Indicaciones, es posible señalar que éstas no implican costos adicionales a los reportados en el Informe Financiero N° 51, de fecha 20 de abril de 2015, que acompañó el inicio de la tramitación del proyecto de ley en comento.”.

Se deja constancia de los precedentes informes financieros en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que fue despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en su segundo informe, cuyo texto es el siguiente:

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 artículo 2°:

a) Reemplázase en el inciso primero la oración “Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante

decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado e índice de pasajeros por kilómetro.”.

b) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i. Intercálase entre la palabra “trolebuses” y la expresión “y taxibuses”, la frase “, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros”.

ii. Intercálase entre la palabra “aéreos” y la coma que le sigue, la frase “u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables”.

2.- En el artículo 5°:

a) Sustitúyese en el inciso primero la frase “y la seguridad y educación vial” por la siguiente: “, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito”.

b) Intercálase en el inciso tercero, entre la expresión “o entidades privadas” y la coma que le sigue, la frase “o públicas, con o sin fines de lucro”.

3.- En el artículo 7°:

a) Agrégase el siguiente inciso tercero:

“En todo caso, los procedimientos concursables, licitatorios o de contratación de concesión de vías, establecimiento de condiciones de operación, perímetros de exclusión u otra modalidad equivalente, y de entrega de los subsidios que deriven de la aplicación de esta ley, no constituirán actos onerosos de adquisición de bienes muebles o de servicios que se requieran para el desarrollo de las funciones de la administración.”.

4.- Intercálase, en el literal e) del artículo 14, entre las frases “Transportes y Telecomunicaciones,” y “los que no necesariamente”, la oración “y en los términos requeridos, en materias tales como contratos de concesión de uso de vías y sus servicios complementarios, o instrumentos análogos de regulación de los servicios de transporte público de pasajeros, tales como el perímetro de exclusión regulado en la ley N°18.696,”.

5.- Intercálase en el artículo 18, entre la expresión “30 unidades tributarias mensuales” y el punto seguido, la siguiente oración: “, como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales,

considerando la dieta proporcional al período y el pago por asistencia a sesiones.”.

6.- Agréganse en el artículo 20 los siguientes incisos cuarto y quinto:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N°18.696, de un perímetro de exclusión o en el establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente, la inclusión de predios fiscales, municipales o privados, previa autorización de sus propietarios y los organismos competentes, para destinarlos a terminales u otros inmuebles que resulten necesarios para la prestación de servicios de transporte público remunerado.”.

7.- Reemplázase en el artículo 21 la frase “a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o” por la siguiente: “a que se refieren los incisos segundo y cuarto del artículo 20 o”

8.- Sustitúyese en el inciso primero del artículo 21 bis la expresión “ejecutor de la obra” por “de Transportes y Telecomunicaciones”.

9.- En el artículo tercero transitorio:

a) Modifícase su inciso primero del siguiente modo:

i. Reemplázase la oración “Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2°.”.

ii. Sustitúyese la expresión “de este aporte especial” por la frase “del aporte especial y del aporte especial adicional”.

b) Reemplázase en el inciso segundo la expresión “5%” por “10%”.

c) Agréganse los siguientes incisos cuarto, quinto y sexto:

“Con cargo a los recursos del aporte especial adicional que se contemplan en este artículo, y previo a la distribución a que se refiere el inciso segundo, conforme se establezca en la respectiva Ley de Presupuestos del sector público, concédese durante los años 2015, 2016 y 2017 un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales a los propietarios de taxis colectivos que, al 31 de marzo de los precitados años se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros y que permanezcan inscritos en dicho registro a la fecha de solicitar el mismo.

En el evento de que, con posterioridad al 31 de marzo de cada uno de los años señalados en el inciso anterior, se haya procedido al reemplazo de un taxi colectivo en el referido registro, por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingrese al registro en reemplazo del que sale, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente en dicho registro al momento de la solicitud del reembolso.

Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito también por el Ministro de Hacienda, determinará la forma de hacer efectivo el reembolso, en el que se establecerán los términos, condiciones, modos de acreditar los requisitos, tales como la exhibición del permiso de circulación, certificados de revisión técnica y emisión de gases vigentes, plazos para acceder a éste, el cronograma, procedimiento y forma de pago, por parte del Servicio de Tesorerías y demás normas pertinentes para su correcto otorgamiento. Este reglamento deberá ser dictado dentro de los treinta días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial.

10.- Reemplázase en el literal a) del número 1.- del inciso tercero del artículo cuarto transitorio la coma (,) que se encuentra entre las palabras “seguridad” y “calidad” por la conjunción “o”.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°18.772, que establece normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima:

1.- Intercálase en el artículo 1°, entre la palabra “complementarios” y la expresión “y servicios anexos”, la oración “, mediante buses o taxibuses, de cualquier tecnología, que presten servicios de transporte público de pasajeros en superficie,”.

2.- Agrégase en el artículo 2° el siguiente inciso tercero:

“En el caso del transporte de superficie mediante buses u otros vehículos de cualquier tecnología, la sociedad podrá prestar

los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de uso de vías de conformidad a la ley N°18.696 u otra modalidad, **directamente o a través de una empresa filial o coligada, en los términos indicados en el inciso precedente.**”.

Artículo 3°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ley N°18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

1.- Intercálase en el artículo 2° el siguiente número 46), nuevo, pasando el actual 46) a ser 47) y así sucesivamente:

“46) Vehículo tranvía: Vehículo motorizado destinado al transporte público remunerado de pasajeros, que se desplaza en zonas urbanas exclusivamente a través de rieles sobre la vía.”.

2.- Intercálase en el artículo 86, entre la expresión “la acera” y el punto final, la oración “, o al costado izquierdo cuando exista una zona destinada exclusivamente para la detención de los vehículos de transporte público remunerado de pasajeros o cuando las condiciones así lo permitan y lo autorice el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo”.

3.- En el artículo 139, inciso tercero:

a) Reemplázase en el numeral 3.- la expresión “, y” por un punto y coma.

b) Sustitúyese en el número 4.- el punto final por la expresión “, y”.

c) Agrégase el siguiente numeral 5.-:

“5.- En los cruces donde se aproxime un vehículo tranvía, sea por la derecha o la izquierda.”.

4.- Intercálase en el artículo 148, entre la frase “correspondiente señalización” y el punto final, la siguiente oración: “, sin perjuicio de la facultad que corresponde a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones conforme a lo dispuesto en el artículo 86”.

Artículo 4°.- 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 transportes de pasajeros:

1.- En el artículo 3°:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 3°.- El transporte remunerado de pasajeros, público o privado, individual o colectivo, se efectuará libremente en vehículos con propulsión propia u otros mecanismos, tales como catenarias o cables. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las condiciones y dictará la normativa que regirá dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación, de utilización de las vías y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos, así como los necesarios para su detención, depósito o estacionamiento, sin perjuicio de las autorizaciones o aprobaciones que se requieran en forma complementaria y que sean de competencia de otros órganos de la administración.”.

b) Intercálase en el inciso segundo entre las frases “utilización de vías,” y “y otras exigencias”, la siguiente oración: “y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero,”.

c) Reemplázase en el inciso noveno la expresión “ejecutoriada la sentencia que caducó la concesión” por la siguiente: “ejecutoriado el acto administrativo que dispuso la caducidad de la concesión”.

d) **Modifícase el inciso undécimo, en el siguiente sentido:**

i) Intercálase entre la frase “la resolución que pone término a la concesión” y el primer punto seguido (.), las siguientes oraciones: “o aquella que disponga el término anticipado de la concesión, salvo en el caso señalado en la letra d) del artículo 3° decies, en el cual podrá ser designado una vez que el Ministerio sea notificado de la resolución de liquidación o reorganización de una empresa concesionaria”.

ii) **Elimínase la oración “en contra de la resolución que declara la caducidad de la concesión”.**

iii) Intercálase entre el segundo punto seguido (.) y la frase “El Ministerio de Transportes”, la siguiente oración: “La decisión que recaiga sobre los referidos recursos no afectará la validez de los actos ejecutados por el administrador provisional.”.

e) Sustitúyese en el inciso décimo cuarto la frase “y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos” por la siguiente: “o cuando el desempeño del concesionario represente un riesgo para la continuidad del servicio público de pasajeros o constituya un incumplimiento grave y reiterado de sus obligaciones”.

f) Intercálase en el inciso vigésimo cuarto, entre las frases “disposición de las vías” y “que se dicten en”, la oración “y demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero o demás lugares de acceso público.”.

2.- Reemplázase el artículo 3° sexies por el siguiente:

“Artículo 3° sexies.- De los principios de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Los principios que inspiran la celebración y ejecución de los contratos de concesión en los casos indicados en el inciso segundo del artículo 3°, o de las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, tendrán por finalidad satisfacer el interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad y garantizarán la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad, tales como los servicios tecnológicos, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios y de provisión de buses para **el sistema de transportes**, que sean prestados por un tercero, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá licitar, en cualquier momento, la prestación de los servicios complementarios. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros podrán contratar los servicios complementarios a que se refiere este artículo, de conformidad a los requisitos y condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

3.- Reemplázase en el inciso final del artículo 3° septies la frase “a que se refiere el artículo primero transitorio de esta ley” por la siguiente: “establecido en el artículo primero transitorio de la ley N°20.504, sin que sea aplicable a su respecto lo señalado en los incisos primero y segundo de esa disposición.”.

4.- En el artículo 3° nonies:

a) Reeemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 3° nonies.- De los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente. Los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de esta ley, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, en adelante “bienes afectos”, estarán constituidos por aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios que operen en las zonas a que se refiere el literal i) del artículo 2°

de la ley N°20.378 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. Cada vez que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios por parte de un operador, dichos bienes serán inmediatamente transferidos al nuevo prestador de servicio, en caso que así se establezca en las condiciones establecidas en las bases de licitación y en los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, y en conformidad a lo establecido en el reglamento respectivo. En dicho reglamento se establecerán las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación efectiva se realicen sin interrupción de los servicios en los períodos de transición, para mantener la continuidad de estos.”.

b) Elimínase en el inciso segundo la frase “a la concesión”.

c) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i. Intercálase, entre las expresiones “los concesionarios” y “de incorporar”, la frase “o prestadores de servicios”.

ii. Elimínase la frase “en los contratos de concesión”.

iii. Intercálase entre la frase “bases de licitación” y el punto aparte, la siguiente frase: “y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda”.

d) Modifícase el inciso cuarto en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase “inicio de la concesión” por la frase: “inicio de la prestación de servicios”.

ii. Elimínanse los términos “a la concesión”.

e) Modifícase el inciso quinto en el siguiente sentido:

i. Elimínanse los términos “a la concesión”.

ii. Intercálase entre la frase “anterior concesionario” y la coma que le sigue, la siguiente frase: “o prestador del servicio”.

iii. Agrégase la siguiente oración a continuación del punto final, que pasa a ser seguido: “El monto de la indemnización se

determinará de conformidad al procedimiento previsto en los respectivos contratos de concesión o en las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente.”.

5.- Reemplázase el literal d) del artículo 3° decies por el siguiente:

“d) Tener el concesionario la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la ley N°20.720.”.

6.- Modifícase el artículo 3° duodecies, en lo siguiente:

a) Introdúcense las siguientes modificaciones en su inciso primero:

i) Reemplázase el epígrafe “Quiebra del concesionario.” por el siguiente: “Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720.”.

ii) Reemplázase la oración “solicitud de quiebra de un concesionario” por la siguiente: “solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720”.

iii) Reemplázase la oración “de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio” por la siguiente: “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 20.720”.

iv) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra de un concesionario”, por la siguiente: “resolución de liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Pronunciada la resolución de liquidación a que se refiere la ley N°20.720, el deudor quedará inhibido, de pleno derecho, de la administración de la concesión, de los bienes afectos a ella así como de aquellos necesarios para la continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros conforme al inciso siguiente. A su vez, estos bienes quedarán excluidos del procedimiento concursal de liquidación y de la administración del liquidador, en su caso.”.

c) Modifícase su inciso tercero del siguiente modo:

i) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra” por la siguiente: “resolución de liquidación o reorganización”.

ii) Reemplázase la frase “declarada en quiebra” por la siguiente: “sujeta a liquidación o reorganización”.

d) Intercálase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto:

“Será plenamente aplicable lo dispuesto en el numeral 17° del artículo 445 del Código de Procedimiento Civil, en cuanto corresponda. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.”.

e) Modifícase su inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, del siguiente modo:

i) Reemplázase la expresión “síndico” por “liquidador”.

ii) Reemplázase la frase “juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia” por la siguiente: “tribunal que conozca del procedimiento concursal de liquidación”.

f) Agrégase el siguiente inciso sexto, nuevo:

“Los deudores, veedores y liquidadores que intervengan en aquellos procedimientos concursales en que el deudor es un concesionario de uso de vías tendrán el deber de velar por la continuidad de los servicios y de oír al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la toma de cualquier decisión relevante para la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros.”.

7.- Agrégase al artículo 3° terdecies el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, independiente del régimen de regulación existente, podrá solicitar a Metro S.A., o a sus empresas filiales o coligadas, la prestación de servicios de transporte público de pasajeros para apoyar los sistemas de transporte vigentes, si ello se requiriera para mantener la continuidad de los servicios, velar por la eficiente y correcta prestación de éstos u otras razones de interés público que permitan resguardar la prestación de los servicios de transporte público en beneficio de los usuarios de dichos servicios.”.

Artículo 5°.- Modifícase el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, Incrementando los Recursos del Subsidio y Creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

a) Modifícase el inciso primero del siguiente

modo:

i) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.

ii) Intercálase entre las frases “respectiva zona,” y “a procesos previos”, la siguiente expresión: “rural o urbana”.

b) Reemplázase en su inciso segundo los numerales ordinales “cinco” y “dos” por “siete” y “tres”, respectivamente.

c) Agrégase, en su inciso segundo, la siguiente oración final:

“Vencido el plazo de duración o el de la prórroga según corresponda, y cuando proceda el llamado a concurso, se deberá considerar en los requisitos de participación, los indicadores de cumplimiento de estándares de servicio de los prestadores ya incorporados en virtud de este artículo.”.

Acordado en sesión celebrada el día 7 de octubre de 2015, con asistencia del Honorable Senador señor Ricardo Lagos Weber (Presidente Accidental), Honorable Senadora señora Carolina Goic Boroevic, y Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa, José García Ruminot y Carlos Montes Cisternas.

Sala de la Comisión, a 13 de octubre de 2015.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE
INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE
PASAJEROS, MODIFICANDO LAS DISPOSICIONES LEGALES QUE
INDICA**

(Boletín N° 10.007-15)

- I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**
modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, permitiendo mantener los equilibrios financieros y operaciones del sistema; incorporar nuevos modos de transportes como los tranvías, teleféricos y ascensores, y realizar ajustes para facilitar e incentivar el desplazamiento de los mismos; ampliar el giro del Metro de Santiago y habilitarlo para que directamente o a través de una empresa filial o coligada, pueda prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de vías, a través de buses u otros vehículos a la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos; hacer aplicable la nueva ley N° 20.720, que sustituye el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas, a las empresas de transporte público remunerado de pasajeros y el perfeccionamiento del rol de la superintendencia del ramo.
- II. ACUERDOS:**
- | | | |
|------------------|----------|--|
| Artículo 1° | número 1 | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
| | número 5 | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
| | número 6 | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
| | número 9 | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
| Artículo 2° | | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
| Artículo 4° | | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
| Indicación N° 18 | | rechazada 2x1 (2 en contra y 1 a favor). |
| Artículo 5° | | aprobado 2x1 (2 a favor y 1 abstención). |
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:**
El proyecto en estudio consta de cinco artículos permanentes.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:**
El artículo 2°, es de quórum calificado, de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo, del N° 21, del artículo 19 de la Constitución Política de la República, por incidir en materias de administración presupuestaria y financiera del Estado, al permitir ampliar su giro al Metro de Santiago y habilitarlo para que directamente o a través de una empresa filial o coligada, pueda prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de vías, a través de buses u otros vehículos de cualquier tecnología.

- V. **URGENCIA:** suma.
- VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S. E. la Presidenta de la República.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en sesión de 22 de julio de 2015, fue aprobado en general por mayoría de votos, 67 a favor, 32 en contra y 6 abstenciones.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 4 de agosto de 2015.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe de la Comisión de Hacienda.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - 1.- **Ley N° 20.378**, de 5 de septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros;
 - 2.- **Ley N° 20.696**, de 26 de septiembre de 2013, que modifica la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional (FAR).
 - 3.- **Ley N° 18.696**, de 31 de marzo de 1988, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros;
 - 4.- **Ley N° 18.772**, de 28 de enero de 1989, que establece normas para transformar la dirección general de Metro en Sociedad Anónima.
 - 5.- **Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, de Tránsito.
 - 6.- **Ley N° 20.504**, de 19 de marzo de 2011, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado. Artículo 1° transitorio.
 - 7.- **Ley N° 20.720**, de 9 de enero de 2014, que sustituye el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas y perfecciona el rol de la superintendencia del ramo.
 - 8.- **Código de Procedimiento Civil**. Artículo 445, N° 17.

Valparaíso, 13 de octubre de 2015.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión