

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, MODIFICANDO LAS DISPOSICIONES LEGALES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 10007-15¹

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, pasa a informar el proyecto de ley referido en el epígrafe, de origen en mensaje, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de “suma”.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros; incorporar nuevos modos de transportes como los tranvías, teleféricos y ascensores, y realizar ajustes para facilitar e incentivar el desplazamiento de los mismos; ampliar del objeto social de Metro S.A., 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.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

- De carácter orgánico constitucional, el artículo cuarto, N°6, de conformidad con el inciso segundo del artículo 77 de la Constitución Política de la República.

- De quórum calificado, el artículo segundo, de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo, del N° 21, del artículo 19 de la Constitución Política de la República.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

Artículo primero, N° 1 letra a)

Artículo primero, N° 5

Artículo primero, N° 9 letra a), i)

¹ La tramitación completa de este mensaje se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: <http://www.camara.cl/>

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO, EN GENERAL, POR MAYORÍA DE LOS DIPUTADOS PRESENTES.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), LORETO CARVAJAL Y CLEMIRA PACHECO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

SE ABSTUVO DE VOTAR LA DIPUTADA SEÑORA ALEJANDRA SEPÚLVEDA.

5.- OFICIO A LA EXCMA. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.

- Se remitió Oficio N° 11.837 de 21 de Abril de 2015, enviado por el señor Marco Antonio Núñez Lozano, Presidente de la Cámara de Diputados de Chile, de conformidad con lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 77 de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 16 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

- Se recepcionó Oficio N° 70-2015, de 2 de Junio de 2015, enviado por el señor Milton Juica Arancibia, presidente de la Excma. Corte Suprema de Justicia (s), mediante el cual informa sobre el proyecto de ley en informe.

6.- SE DESIGNÓ DIPUTADA INFORMANTE A LA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ VERA (PRESIDENTA).

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración del señor Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, don Andrés Gómez-Lobo Echenique; del señor Subsecretario de Transportes, don Cristian Bowen; del director del Transporte Público Metropolitano, don Guillermo Muñoz; y de la señora Paola Tapia, asesora.

Además se contó con la asistencia de las siguientes personas: señor Rodrigo Azócar, Presidente del Directorio de la empresa de transporte de pasajeros, Metro S.A.; don Héctor Moya y don Víctor Barrueto, presidente y director ejecutivo, de la Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie (Actus); señores Patricio Jorquera, Luis Quiroz, Víctor Fuenzalida, presidente, vicepresidente y socio, de la Confederación Nacional del Transporte de Pasajeros de las Regiones de Chile, (Confenat); don Héctor Sandoval, presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (Conatacoch), quien asistió acompañado por don Luis Contreras, presidente de la Federación de

Sindicatos de la Provincia de Cordillera (Fesicor), y por don Alejandro Álvarez, secretario de la Asociación Gremial Metropolitana de Taxis Colectivos (A.G.M.T.C.); don Juan Carlos González, abogado, experto en subsidios al transporte público; don Rafael Delpiano Costabal, ingeniero y doctor en ciencias de la ingeniería con mención en transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y académico de la Universidad Finis Terrae; don Alejandro Tirachini, académico de la División de Ingeniería de Transporte del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile; don Juan Quilodrán Pantoja, presidente del Consejo Regional Sur del Transporte Mayor (Coresur); don Rodrigo Troncoso, académico de la Universidad del Desarrollo; don Luis Reyes, presidente de la Confederación Nacional de Taxistas de Chile (Confenatach); y don Juan Carlos Muñoz, académico de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

II.- ANTECEDENTES PREVIOS.

Indica el mensaje que el transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Por lo anterior, el foco del gobierno ha estado en mejorar la conectividad y movilidad de todos los chilenos y chilenas, democratizando los espacios públicos y, por ende, priorizando al transporte público mayor.

En este sentido, señala que se busca avanzar para que las personas puedan contar con un transporte digno, de calidad y accesible, para lo cual se han adoptado y se busca implementar una serie de medidas tendientes a favorecer el transporte público.

Así por ejemplo, informa que en junio de 2014, se convocó a la Comisión Pro Movilidad, la cual realizó un arduo trabajo que consideró los aportes de la comunidad a través de procesos participativos de la ciudadanía y de los diversos actores involucrados, proponiendo una serie de medidas para mitigar los efectos de la congestión y contribuir con mejores sistemas de transporte. En el ámbito de la infraestructura, se anunció en mayo del 2014, el aumento en inversión en \$548 mil millones.

En consecuencia, observa que se ha tratado de un conjunto de medidas adoptadas, para mejorar el transporte público en todo el país, lo que conlleva el desafío de promover el uso de dicho transporte y mejorar sus condiciones, para lo cual es necesario realizar una serie de modificaciones legislativas que se proponen en el proyecto de ley.

En cuanto a los objetivos del proyecto se precisa que son los siguientes:

1.- La modernización del subsidio al transporte público remunerado de pasajeros.

La ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

Explica que a cinco años de la creación del subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, éste ha permitido, a nivel nacional, que los ciudadanos accedan a diversos beneficios. Así por ejemplo, los estudiantes pueden realizar sus viajes con una tarifa rebajada; se ha fortalecido el transporte regional; se han generado servicios de conectividad; y se ha invertido en infraestructura para el transporte público del país.

Declara que durante el año 2014, operaron un total de 4.535 servicios de transporte público que cuentan con aportes de subsidio en todo el país, de los cuales: 3.332 son servicios con rebaja de tarifas; 563 son servicios de conectividad para zonas aisladas; y 640 son servicios de transporte escolar que benefician a 42 mil niños principalmente en zonas rurales del país. Adicionalmente se ha modernizado la flota, renovándose más de 350 buses a través del programa “Renueva tu micro”. Asimismo, se han financiado obras que permiten optimizar el transporte público y el desarrollo de las regiones.

Recuerda que los subsidios al transporte público existen en una gran cantidad de países, en algunos por montos que superan los establecidos en nuestro país. Así, en promedio en las grandes ciudades de Europa, la recaudación por concepto de pago de tarifa cubre sólo un 45,5% de los costos totales de operación del transporte público, el resto es financiado por subsidios y otros aportes (Estudio de las autoridades metropolitanas europeas de transporte, EMTA, 2011). Por otra parte, en 20 de las principales ciudades de EE.UU el subsidio al transporte público alcanza alrededor del 70% de los costos operativos en promedio (En Seattle, supera el 80%, en Portland y Los Ángeles supera el 70%, Informe de Embarq, 2014). En Europa hay países que superan el 60% como Austria, Bélgica, Italia, entre otros (Informe de Embarq, 2014).

Advierte que en el caso del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, el subsidio financia cerca de un 40% de los costos del sistema. El subsidio permanente un 20,5% y el transitorio un 19,5%. Por lo tanto, la recaudación por concepto de pago de tarifa cubre un 60% de los costos totales de operación del transporte público, incluyendo el pago al Metro para financiar un tercio de sus inversiones en infraestructura.

El monto del subsidio al transporte público establecido en el artículo 2° de la ley N° 20.378, fue incrementado con la ley N° 20.696, y asciende actualmente a un máximo de \$380.000.000 miles. Por su parte, el artículo 3° transitorio de la ley N° 20.378, autoriza, entre los años 2012 y 2022, un aporte para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta \$360.000.000 miles anuales, en la forma establecida en dicho artículo.

Asevera que el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago ha experimentado un aumento de sus costos, entre otras razones por:

a. La decisión en enero 2014 de incrementar el pago al Metro por mayores costos para aire acondicionado en los coches.

b. *Addendum* a contratos y aumento de flota en el año 2013.

c. Disminución de la demanda (2% a 4% anual), producida principalmente por la congestión.

d. Mayor evasión del sistema (pasando a 27% en buses el último trimestre del 2014).

e. Aumento de costos de la industria mayor al IPC.

f. La extensión de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE) a los meses de enero y febrero.

g. Los mayores costos operacionales de Metro en el Plan de Mejoramiento anunciado en diciembre 2014.

Señala que estas situaciones afectan el equilibrio financiero contemplado en los contratos de concesión de uso de vías para el transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, que busca ser resguardado por la ley N° 20.378.

Específicamente, en relación a la determinación de las tarifas para el sistema de transporte público de Santiago, se creó el panel de expertos, establecido en el artículo 14 y siguientes de la ley N° 20.378, que determina las eventuales alzas de tarifas que serían requeridas por el sistema con el propósito de equilibrarlo financieramente. Para lo anterior se consideran, entre otros, los recursos provenientes del subsidio y de los pasajes pagados por los usuarios.

Informa que los cálculos realizados durante el período comprendido entre febrero de 2013 y febrero de 2014, para las proyecciones del año 2014, no se realizaron adecuadamente, pues la proyección entregada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al Panel de Expertos en la sesión del 26 de febrero del año 2014, daba cuenta de una diferencia entre ingresos por tarifa y costos del sistema ascendente a \$390.000.000 miles aproximadamente, monto significativamente menor al que efectivamente se registró durante el 2014, entre otras razones porque existió una subestimación de costos y una proyección a nivel mensual de los ingresos desajustada con la estacionalidad de la demanda.

Explica que considerando los errores de cálculo advertidos en las proyecciones, se encargó una auditoría a las empresas Deloitte Auditores y Consultores Limitada e Ingemax Limitada, para que revisaran las proyecciones efectuadas en el período comprendido entre febrero 2013 y febrero 2014, constatándose en dicha auditoría un desajuste en la estimación de costos e ingresos por tarifa.

Paralelamente, conforme establece el inciso final del artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378 de subsidio, el Panel de Expertos encargó un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público, al reconocido consultor internacional Embarq (Institución con sede en Washington D.C., EE.UU.), con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en la ley N° 20.378, y proponer sobre esa base, si resultare procedente, un ajuste a los montos de subsidio.

Advierte que al discutirse la modificación que incorporó el referido estudio, según consta en la historia de la ley N° 20.696, quedó expresamente establecido que su objetivo era que las tarifas no subieran por efecto del déficit del sistema sino sólo por inflación. En el mismo sentido, se indicó que el aumento del monto de subsidio podría realizarse para el período 2015 y 2016, dando cuenta que ya en esa época se había advertido que efectivamente se requeriría un aumento en el corto plazo.

El estudio requerido a Embarq, concluye que “El análisis del bienestar general puede justificar importantes subvenciones para mantener la frecuencia. Esto genera menores tiempos de espera para los pasajeros y desincentiva su paso a vehículos privados. Como consecuencia, se reduce la congestión y externalidades asociadas: contaminación y accidentabilidad.”.

Por último, informa que el Panel de Expertos propuso con fecha 31 de marzo de 2015 el aumento en un 5% del nivel de todas las tarifas adulto vigentes del sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Conforme al mecanismo contemplado en la ley N° 20.378 se ha observado dicho aumento, que justifica la presentación de este proyecto que incrementa el monto total del subsidio, todo ello con el fin de que el aumento propuesto de tarifas no se materialice por el impacto que ellas representan en el presupuesto de las familias, especialmente de menores ingresos, que son los principales usuarios del transporte público.

2.- Modificación del objeto social de Metro.

Manifiesta que Metro S.A. ha desempeñado un rol fundamental en el desplazamiento de los ciudadanos en Santiago, constituyéndose un eje estructural del sistema de transporte capitalino, hecho que puede comprobarse a través del incremento que ha experimentado la demanda de sus servicios durante los últimos años. Tanto la construcción de nuevas líneas como la extensión de las existentes, junto con su integración operacional y tarifaria con los servicios de buses urbanos en 2007, ha permitido que, actualmente, más de la mitad de las etapas de viajes en transporte público mayor, que se realizan en Santiago, tengan alguna de sus etapas en Metro, lo que ha permitido que ciudadanos que antes no tenían acceso a este medio de transporte, hoy puedan utilizarlo regularmente.

Indica que sin perjuicio de reconocer que Metro S.A. ha cumplido una encomiable labor desde su creación, y a que es una

necesidad el otorgar a los ciudadanos un servicio continuo, regular, seguro y de calidad, es necesario introducir mejoras particularmente en su relación y coordinación con los demás organismos públicos, particularmente en episodios de contingencia como los ocurridos puntualmente durante el año recién pasado. Por esta razón, se debe fortalecer su integración al sistema de transporte público de Santiago y ampliar los servicios complementarios y anexos no contemplados actualmente en su objeto social. En razón de lo anterior, por medio del Instructivo Presidencial N°15, de 2014, por ejemplo, se incorporó Metro S.A., como invitado permanente a las sesiones del Directorio de Transporte Público Metropolitano, entre otras innovaciones.

Expone que el gobierno, no obstante haber adoptado los resguardos y medidas que correspondan para reforzar la integración efectiva y eficiente de Metro S.A. al sistema de transporte público metropolitano, considera indispensable la modificación del objeto social de esta sociedad del Estado, de manera que pueda prestar servicios de transporte público en superficie en forma adecuada y eficiente.

Indica que la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. fue creada en virtud de la autorización entregada por la ley N° 18.772, que autorizó al Estado a desarrollar actividades empresariales, al transformar la antigua Dirección General de Metro en una sociedad del Estado. Al efecto, disponen los artículos 1° y 2° de dicha ley que la empresa puede desarrollar actividades de “...servicio público de transporte de pasajeros mediante ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos u otros medios eléctricos complementarios y servicios anexos”.

En el reseñado contexto y conforme a los mencionados cuerpos legales, explica que en la actualidad Metro S.A. desarrolla diversas actividades anexas o complementarias a su objeto o giro principal. Señala como ejemplos, que se otorgan en arriendo locales comerciales y espacios publicitarios dentro de su infraestructura; se otorgan también en arriendo terrenos superficiales o conectados a la infraestructura de la sociedad para que terceros puedan desarrollar actividades comerciales; se administra el canal de ventas del sistema de transporte público de Santiago (*Tarjeta Bip!*); se administran terminales intermodales conectados a estaciones de Metro; se prestan asesorías y realiza asistencia técnica en el extranjero, entre otros muchos, quedando todos ellos amparados en la expresión “(...) y las anexas a dicho giro...”.

Finalmente manifiesta que este proyecto tiene por finalidad incorporar en el objeto social de Metro S.A., la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos.

III.- INTERVENCIONES.

1.- Señor Andrés Gómez-Lobo, Ministro de Transporte y Telecomunicaciones.

El señor Ministro se refirió a los antecedentes generales del sistema del transporte público.

Aclaró las razones por las cuales el sistema actual del Transporte Público de Santiago es más caro que el anterior. Esto se debe a cinco componentes:

1.- Cambio en la relación laboral de los conductores. Se obligó a las empresas a regularizar la situación laboral estableciendo horarios y límites a la labor de los conductores de conformidad con la legislación laboral, lo cual implicó un aumento significativo en los costos de las empresas.

2.- Renovación completa de la flota. Se renovaron los buses por euro 3 o euro 4, que son menos contaminantes en materia atmosférica y acústica.

3.- Se introducen diversos aspectos tecnológicos tales como el medio de pago, sistemas de validadores, GPS (sinóptico) que permite saber dónde está cada bus y determinar cuándo llegará a un determinado paradero.

4.- Aumento en población estudiantil. Hace 10 años atrás había 300 mil estudiantes de educación superior y hoy existen alrededor de un millón que reciben una tarifa rebajada.

5.- Sistema integrado que permite que con una tarifa las personas ocupan más de un servicio, por lo que en la práctica no se pagan los trasbordos.

Presentó un cronograma de la evolución de la ley de subsidio:

1.- Ley N° 20.378, de 5 de septiembre de 2009, crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

2.- Ley N° 20.432, de 15 de abril de 2010, establece un reclamo judicial en contra de las sanciones aplicadas por percepción indebida del subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

3.- Ley N° 20.468, de 29 de octubre de 2010, aumenta subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros.

4.- Ley N° 20.696, de 25 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. Se establece que se deberá realizar un estudio cada dos años para evaluar nivel de subsidios lo cual fundamenta la solicitud del *estudio Embarq* presentado a la comisión.

Informó que esta última ley del año 2013, incorporó una nueva función para el panel de expertos, que consiste en

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 a que hace referencia el artículo 3° literal b), esto es, zonas licitadas, perímetro de exclusión y condiciones de operación.

Además indicó que el Panel de Expertos cada dos años y a partir del año 2014, debe convocar a entidades especializadas la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de Santiago. Esto con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, costos, la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley. En base a ello se podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio para su consideración en la discusión de la Ley de Presupuestos. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año, y tendrá carácter público.

En segundo lugar, se refirió a la situación financiera del sistema. Informó que el déficit del Transantiago en 2014 fue superior a las proyecciones iniciales realizadas en 2013 y primeros meses 2014. La estimación presentada al panel de expertos en febrero 2014 era de \$390.000 mil millones.

Señaló que el Ministerio advirtió que las cifras proyectas no coincidían con las realidad, por lo que en Octubre del 2014 se encargó una auditoría para que revisara los modelos de proyección financiera del sistema y explicara la diferencia entre el déficit 2013 y 2014. El subsidio y los recursos adicionales disponibles para ese año que ascendían a \$431 mil millones, fueron insuficientes para cubrir el déficit devengado de \$444 mil millones.

Comunicó que con esta situación no se generó problema de caja, pues algunos pagos se realizarán en el 2015, utilizando recursos de subsidio correspondientes a este año. Pero esta solución no resuelve el tema de fondo, que es que el subsidio es insuficiente para solventar tanto el déficit actual como el futuro. Se debe incrementar en el período 2015 a 2018 para cubrir el costo del sistema, sin subir las tarifas por concepto de déficit que es precisamente el objetivo de la ley 20.696 según su historia.

Respecto al *estudio Embarq*, explicó que es una institución sin fines de lucro que estudia temas de transporte, con sede en Washington, Estados Unidos. Este estudio señala que *“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.”*.

Manifestó que de acuerdo a las estadísticas de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), el número de choques en los que participan buses en Santiago se ha reducido desde más de 6.000 en 2005 a menos de 3.000 en 2010. Reducciones similares se han registrado en el número de muertos y heridos.

Expuso que además la calidad del aire también 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.

Explicó que Santiago presenta bajos subsidios operacionales en comparación con las principales ciudades del mundo. Opinó que el análisis de bienestar justifica los subsidios para mantener las frecuencias, entregando tiempos de espera más bajos para los pasajeros y menores niveles de congestión vehicular para los usuarios de autos.

El estudio *Embarq* propuso 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 la tarifas y frecuencias están establecidas para ellos en los contratos)”. Sobre este punto informó que el ejecutivo ingresara un proyecto de ley para controlar la evasión.”.

En tercer lugar, se refirió al alza de tarifas propuesta por el Panel de Expertos. Declaró que con fecha 31 de marzo de 2014, recibió un oficio del panel de expertos, mediante el cual se indica que debido al déficit no financiado del año 2015, decretan un aumento del 5% en todas las tarifas.

Frente a este escenario manifestó que sólo existen tres acciones que se pueden realizar:

1.- Disminuir los costos de operación, con efecto negativo en la calidad de servicio.

2.- Subir las tarifas por déficit, afectando a los usuarios.

3.- Aumentar el Subsidio, lo cual permitiría evitar el alza de \$30 en la tarifa.

En cuarto lugar, se refirió al contenido del proyecto de ley que en términos generales aumenta los montos de la ley de subsidio; fortalece el transporte público; refuerza la continuidad del servicio; ajusta la normativa actual a la ley de quiebras e introduce otras modificaciones complementarias.

Señaló que el proyecto propone modificar las siguientes leyes:

1.- Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

2.- Ley N° 18.696, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

3.- Ley N° 18.772, que establece normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima.

4.- 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.

En cuanto al aumento del subsidio transitorio, manifestó que se propone un alza de un 50% para regiones y del otro 50% para la Provincia de Santiago, Puente Alto y San Bernardo. Así en los años 2015 a 2017 se va a contar con 120 millones de dólares, en los años 2018 a 2022 el monto sube 260 millones de dólares.

En regiones el subsidio está destinado al financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional. En Santiago están destinados a financiar déficit y por esta vía evitar alza de tarifas.

Además se aumenta el margen para eventualidades de un 5% a un 10%.

Advirtió que el proyecto contempla un nuevo mecanismo de reajustabilidad del subsidio. Existe un problema estructural del sistema de reajustabilidad del subsidio permanente y transitorio ya que se reajusta conforme al IPC y los costos varían a tasas de cambio distintas al IPC, generando déficit financiero.

La solución propuesta es que sea conforme al IPC o una metodología elaborada por los Ministerios de Transporte y Telecomunicaciones y de Hacienda, considerando uno o más de los siguientes factores de costos: precio del petróleo diésel, dólar, índice de precio por kilómetro (IPK) y otros mecanismos de ajuste y revisión de contrato que impacten en los costos e ingresos del sistema.

En cuanto al fortalecimiento del transporte público, explicó que el proyecto amplía giro de Metro para que opere buses en superficie poniendo a disposición del sistema a una empresa pública en caso de emergencia, contingencias u otro que contribuya a dar redundancia al sistema. Además le permite una operación regular, ya que Metro servirá como comparador público de costos, eficiencia y calidad de servicio. Con esto se generará más competencia en el sistema y mayor información para el regulador.

Expresó que se incorpora como transporte público, susceptible de recibir subsidios a los ascensores, tranvías y teleféricos.

Indicó que de aprobarse este proyecto de ley, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar los terminales de buses e intermodales. Se declaran de utilidad pública los bienes inmuebles necesarios para su ejecución, operación e instalación. Además el Ministerio de Obras Públicas puede ordenar las expropiaciones a solicitud del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones podrá incluir en el marco de una concesión, perímetro de exclusión, condiciones de operación u otra modalidad, predios fiscales, municipales y otros, para ser destinados a terminales o los inmuebles necesarios para la prestación de servicios.

Señaló que se refuerzan los principios de la prestación del servicio de transporte, ya que se extiende su aplicación no sólo a las licitaciones sino a cualquier modalidad de prestación de los servicios.

Expuso que se conceptualizan los servicios complementarios tales como servicios tecnológicos; administración financiera; asistencia operacional; información y atención de usuarios y provisión de buses para que sean prestados por un tercero.

Hizo presente que otro aspecto importante del proyecto, es que se refuerza la continuidad del servicio toda vez que se extiende y fortalece los bienes afectos a la prestación de los servicios, permitiendo su aplicación no sólo en caso de concesión sino en otras formas de regulación como los perímetros de exclusión. Además al término de la prestación del servicio los bienes deberán ser inmediatamente transferidos al nuevo prestador, en el caso que así que se establezca en el contrato de concesión o en el instrumento regulatorio respectivo.

Comunicó que el reglamento establece 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.

Afirmó que se ajusta la normativa a la nueva ley de quiebras mediante la:

- Actualización del actual procedimiento de término de anticipado en caso de “quiebra del concesionario” a la ley N° 20.720, 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.

- Incorporación del deber de los veedores y liquidadores intervinientes en un procedimiento concursal de velar por la continuidad de los servicios.

Informó que el proyecto realiza las siguientes modificaciones en la ley N° 20.378:

a) Distingue expresamente entre el financiamiento para seguridad vial o educación vial.

b) Amplia a 5 años (hoy son 3), la suscripción de convenios de la ley de subsidios con visación del Ministro de Hacienda.

c) Explicita que los contratos de subsidio o de licitación de uso de vías y otros, no constituyen bienes o servicios que se requieran para el desarrollo de las funciones, conforme a lo sostenido por Contraloría General de la República, pues en tales casos se rigen por la normativa específica, tratándose de acuerdos de naturaleza distinta.

d) Respecto al panel de expertos, complementa su función actual de pronunciarse sobre materias solicitadas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, indicando que debe realizarlo en los términos requeridos en materias de contratos de concesión, servicios complementarios y otros; se ajusta 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, de conformidad con el artículo 3 literal b) de la ley de subsidio; y se incorpora una remuneración de 20 Unidades de Fomento (UF) por sesión con un tope mensual de 70.

Finalmente declaró que en la Ley de Tránsito se realizan las siguientes modificaciones:

- Se incorpora el concepto de tranvía como aquel *“Vehículo motorizado destinado al transporte público remunerado de pasajeros, que se desplaza en zonas urbanas exclusivamente a través de rieles sobre la vía.”*.

- No rige el derecho preferente de paso cuando se aproxime un tranvía.

- Permite detención al lado izquierdo de la calzada cuando exista una zona exclusiva de detención para el transporte público y cuando el Seremi de Transporte lo autorice.

En una segunda intervención, aclaró que el sistema dista mucho de lo que fue en el 2007. El esquema tronco alimentador ya no existe, hay un nivel de trasbordo bastante menor ya que sólo restan entre metro y buses.

Informó que el 63% de los usuarios les pone una nota 5, 6 o 7 a su recorrido. Hay servicios que si funcionan bien como por ejemplo en los horarios punta si se logra un ahorro en el tiempo de traslado.

Señaló que el principal problema del transporte público en todo el país es la congestión, por eso la gente prefiere tomar el metro.

Expuso que durante el primer gobierno de la Presidenta Bachelet se construyeron 60 kilómetros de rutas exclusivas, durante el gobierno anterior 5 y para este gobierno se pretende construir 40 kilómetros de infraestructura especializada para darle mayor velocidad a los buses.

A su juicio, la infraestructura es clave para tener un transporte público de calidad. Se construirán 46 kilómetros de líneas de metro de aquí al año 2020. Teniendo una infraestructura adecuada, la licitación para el 2017 va a ser clave, ya que se debe reorganizar la distribución de los buses de manera adecuada.

Hizo presente que a pesar de las críticas al Transantiago, comunas como Colina y Lampa, que están fuera de su cobertura, piden que se haga extensivo a sus territorios.

Advirtió que no aprobar este subsidio implica un aumento de 30 pesos en las tarifas, lo cual tiene un fuerte impacto social y además generará mayor congestión por el uso de vehículos particulares, mayor contaminación, etc. Aseguró que el subsidio garantiza un sistema moderno de transporte.

2.- Señor Rodrigo Azócar, presidente del directorio de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.

El señor Azócar comunicó que actualmente Santiago tiene una superficie de 867 kilómetros cuadrados; 6,5 millones de habitantes; 2,6 viajes diarios por habitante; 1,3 millones de vehículos privados; y 0,2 vehículos por habitante. Para el año 2020 se proyecta que existan 8 millones de habitantes; 3 viajes diarios por habitante; 3,6 millones de vehículos privados; y 0,5 vehículos por habitante.

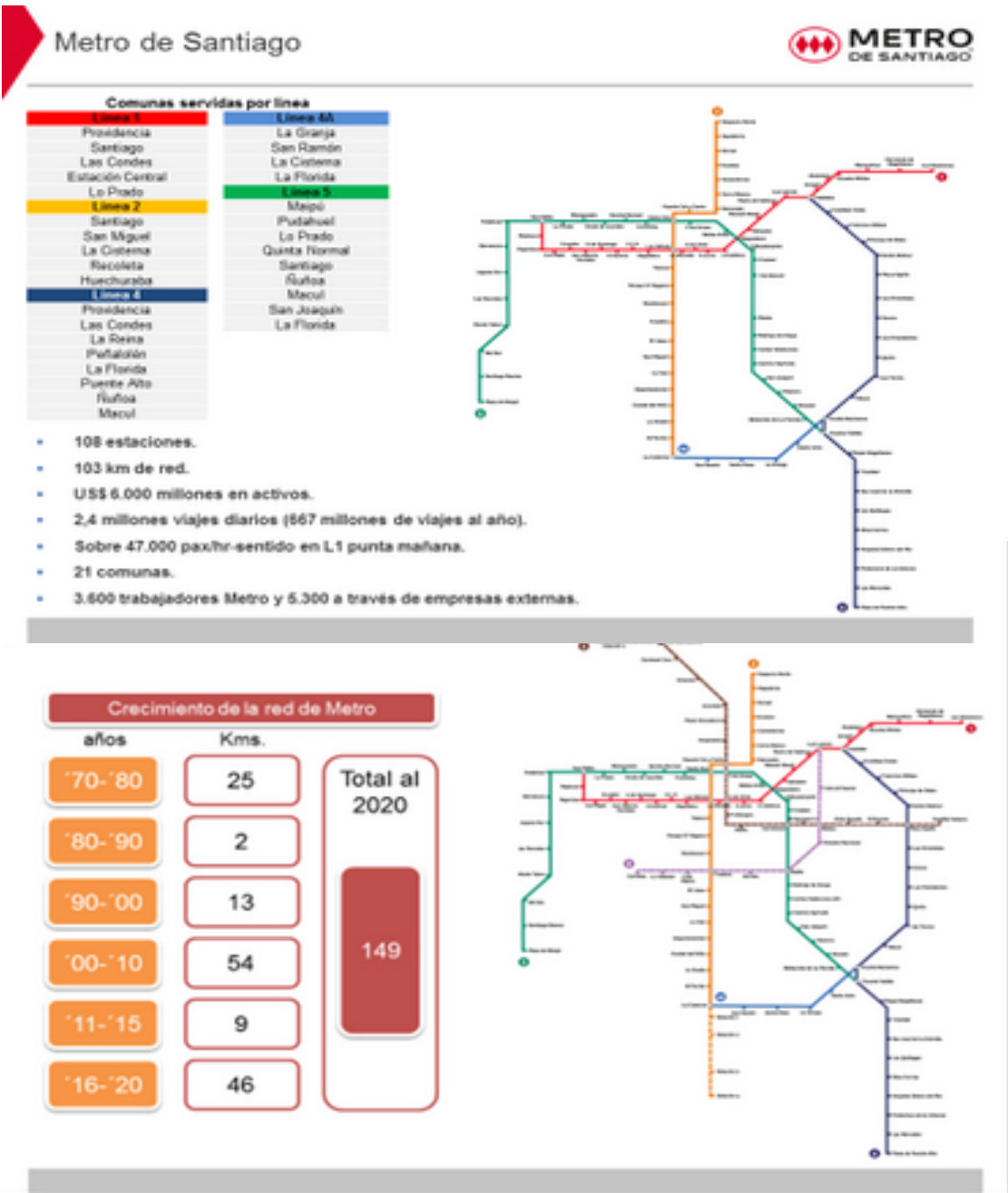
Informó que el transporte público integrado, esto es, bus y metro, realiza 4 millones de viajes diarios. Respecto al medio de pago indicó que existe una integración física y tarifaria con una recaudación de 1.000 millones de dólares anuales y 280 millones de transacciones al año.

Hizo presente que ciertos hitos históricos de la empresa, tales como:

- El 22 de enero de 1974 se crea la Dirección General de Metro, como parte del Ministerio de Obras Públicas, mediante el Decreto Ley 257.

- El 28 de enero de 1989 fue publicada la ley N° 18.772, que autorizó la transformación de la Dirección General de Metro, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, en Sociedad Anónima.

- Metro de Santiago pertenece al Sistema de Empresas (SEP). Teniendo dos accionistas: la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) y el Estado de Chile, este último representado a través del Ministerio de Hacienda.

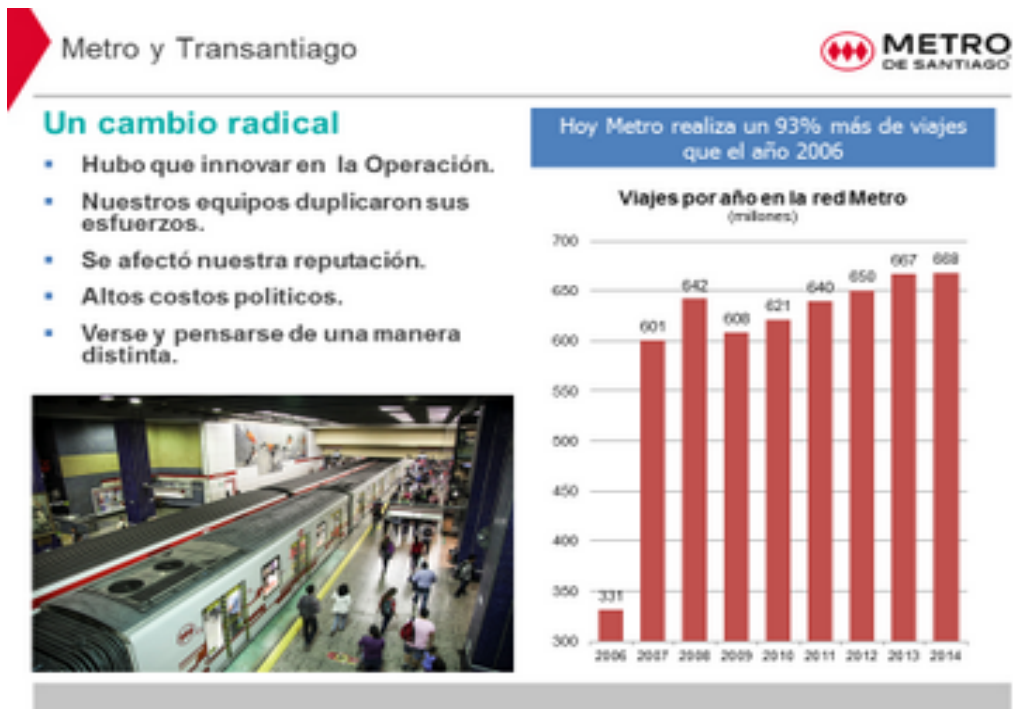


Proporcionó antecedentes del proyecto de las nuevas Línea 3, 6 y de las extensiones, lo cual implica un crecimiento de un 45% al 2020.

Indicó que la construcción simultanea de las líneas 3 y 6 representa el mayor desafío en la historia de empresa, a ello se suma la extensión de las líneas 3 y 2.

Expuso que estos proyectos implicarán 46 nuevos kilómetros de red; 35 estaciones; 61 nuevos trenes con aire acondicionado; más de 150 millones de viajes al año; aproximadamente 3.931 millones de dólares de inversión; 13 comunas beneficiadas; y cerca de 1,6 millones de habitantes potencialmente beneficiados. Al 31 de marzo de 2015, la construcción de las líneas 3 y 6 presentan un avance estimado de 36,3%.

Respecto al impacto del Transantiago en la empresa presentó la siguiente diapositiva:



Manifestó que producto de la crisis de la empresa en el año 2014, se ha decidido realizar un cambio en el foco de gestión, orientándolo a:

- Minimizar las probabilidades de ocurrencia de averías, principalmente las de alto impacto.
- Reducir el tiempo de restablecimiento del servicio en caso de averías.

- Minimizar el impacto de la suspensión del servicio en los traslados de los habitantes de Santiago, a través de la coordinación con la Dirección de Transporte Público Metropolitano.

- Entregar información a los pasajeros para que continúen su viaje en el transporte en superficie.

Respecto al proyecto de ley realizó las siguientes observaciones:

1.- El proyecto elimina la expresión “u otros medios eléctricos complementarios” y la reemplaza por “buses y minibuses” en el artículo 1º de la ley Nº 18.772. Por lo que el texto de la ley quedaría de la siguiente forma: *“la realización de todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos, buses y minibuses y las anexas a dicho giro”*.

2.- Además se agrega un nuevo inciso tercero al artículo 2º de la misma ley, del siguiente tenor: *“En el caso de 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 Nº 18.696 u otra modalidad”*.

3.- Advirtió que el proyecto presentado, si bien amplía el giro de Metro S.A., al eliminar la restricción de operar sólo por medios eléctricos, podría entenderse como una reducción del mismo, ya que la ampliación se refiere sólo a “buses y minibuses”, dejando fuera otros modos de transporte eléctrico que hoy si están contenidos en el giro, por ejemplo, tranvías o trolebuses. En ese sentido indicó que pareciese más conveniente la siguiente redacción:

“la realización de todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos, buses, minibuses de cualquier tecnología u otros medios eléctricos complementarios y las anexas a dicho giro”.

4.- Finalmente respecto al nuevo inciso 3º al artículo 2º, hizo presente que parece adecuado que se señale la forma en que Metro S.A. podría prestar este servicio, esto es, bajo los términos comunes de una concesión según ley Nº 18.696, u otra modalidad, reforzando de esta manera que Metro S.A. en este ámbito actuará como un empresa.

Adicionalmente, consideró necesario explicitar que tal función puede ser asumida indistintamente por Metro S.A. o por una empresa filial o coligada. Esto permitiría entregar compatibilidad con el giro exclusivo exigido a concesionarias y compatibilidad con ley Nº 18.772 ya que Metro puede constituir o formar parte de otras empresas.

Propuso agregar al final del nuevo inciso 3º del artículo 2º, la siguiente frase *“...directamente o a través de una empresa filial o coligada, en los términos indicados en el inciso precedente.”*.

3.- Don Héctor Moya, presidente del directorio de la Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie (Actus), quien asistió acompañado de don Víctor Barrueto, Director Ejecutivo.

El señor Moya informó que Actus es una asociación gremial que agrupa a 6 de las empresas operadoras de buses del Transantiago, opera 5.847 buses que representan el 90% del total de la flota del sistema.

Indicó que esta flota cubre un total de 34 comunas, cuya población alcanza los 6.2 millones de personas. Tiene 23.834 trabajadores, de los cuales 7 mil son conductores.

Señaló que la planificación de Transantiago definió a Metro como eje estructurante, buscando que un millón de pasajeros adicionales lo usara cada día. Se diseñó una malla de recorridos de buses que principalmente descargaba pasajeros en el Metro.

Expuso que en 2005 operaban 9.500 buses pero con Transantiago se rebajaron inicialmente a 4.500, cifra que se elevó a 5.400 en los primeros meses de operación.

Expresó que actualmente los buses transportan diariamente 3.428.140 pasajeros y tienen una cobertura de 2.770 kilómetros. Por su parte Metro transporta 2.321.254 pasajeros diariamente y tiene una cobertura de 103 kilómetros (más los 40 que se están en proceso de construcción).

En cuanto a la situación financiera actual de las empresas operadoras del Transantiago y del Metro (millones de pesos), advirtió que las pérdidas de metro en el año 2014 fueron de 130.000 millones de pesos, mientras que la suma de las pérdidas de todas las empresas operadoras del Transantiago en el mismo año fueron de sólo 38.970 millones.

Manifestó que se ha señalado que el sistema de buses ha ido disminuyendo progresivamente en la cantidad de usuarios, lo cual no es efectivo ya que el número se ha mantenido pero ha aumentado la evasión.

Declaró que existen además otros factores adicionales a la caída de validaciones en buses, como por ejemplo que en el año 2012 el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones modificó los contratos y bajó los kilómetros recorridos en un 10,2% y la tasa de transbordos en un 6,6%.

Informó que a nivel internacional para medir la calidad de transporte público se utilizan dos factores: frecuencia y regularidad.

Respecto a la frecuencia, indicó que existe un mínimo de 90% por contrato con el Ministerio. Declaró que todas las

empresas cumplen con ese porcentaje conforme lo demuestro la siguiente imagen:

En cuanto a la regularidad, explicó que es un factor mucho más complejo debido a la congestión. Sólo una de las empresas operadoras no cumple con el mínimo, que corresponde al 80% de conformidad a los contratos actuales.

Expuso que la encuesta Cadem a usuarios de transporte público sobre la calidad del servicio, realizada en noviembre del año 2014, arrojó como resultado que una empresa de buses igualó a Metro con una nota 5.0.

La encuesta señala expresamente que *“Según los datos proporcionados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Metbus es evaluada con el mejor desempeño por parte de los usuarios, obteniendo una nota 5.0, igualando a Metro.”*. La misma encuesta indicó que el 63% usuarios califica al sistema con nota entre 5.0 y 7.0.

Respecto a la importancia de las vías exclusivas para el Transantiago, expuso a título de ejemplo que la velocidad comercial en horario punta de mañana en el corredor de Avenida Grecia es de 21,4 kilómetros por hora y de 8,6 en Lord Cochrane, que no es corredor. Para un trayecto de 10 kilómetros un usuario tarda 30 minutos mientras que en un eje mixto, el pasajero lo hace en 1 hora y 15 minutos, lo cual da cuenta del beneficio que significa para el sistema las vías exclusivas.

Sobre la experiencia internacional, expuso el caso de Londres que ha sido tomado como ejemplo para Chile. La Población de Londres es 8.6 millones de personas, los buses transportan a 6.5 millones de pasajeros diarios con una flota de 8.500 vehículos. Por su parte metro transporta 3.4 millones de pasajeros en 400 kilómetros de líneas.

El señor Barrueto presentó un análisis al subsidio del Transantiago.

Indicó que los ingresos totales regulares del sistema en 2014 fueron por \$551.620 millones, mientras que los costos totales fueron de \$980.992 millones.

Respecto a los costos del sistema, advirtió que al descomponer el resultado del último año, el costo total de la operación de buses fue de \$683.694 millones, el de Metro fue de \$224.349 millones y el de los servicios complementarios ascendió a \$72.949 millones.

Presentó una diapositiva para explicar en que se gastan los fondos asignados por concepto de subsidio. Explicó que se hizo un análisis respecto a que ocurriría si se pagaran los transbordos y además los estudiantes pagaran tarifa completa.

Metodología		ACTUS ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE URBANO DE SUPERFICIE	
USUARIO	INGRESO ESTIMADO (sin pago de transbordos)	INGRESO MÁXIMO POTENCIAL (Pagando los transbordos)	SUBSIDIO REQUERIDO
Adulto	497.238	740.629	243.391
Estudiantes	53.947	284.124	230.177
TOTAL	551.185	1.024.753	473.568
Razón de transbordos: 1,52			
Cada persona que paga la tarifa, realiza 1,52 transbordos por viaje (Bus-Metro-Bus).			

Explicó que al determinar el potencial de recursos que el sistema podría recaudar en el escenario de que no existiera subsidio

social a los estudiantes ni a los transbordos, el monto de recaudación llegaría a \$1.024.753 millones, siendo éste suficiente para cubrir la totalidad de los costos del sistema que asciende a \$ 980.992 millones de pesos.

Presentó una imagen sobre la participación en el subsidio:



Observó que el subsidio a los escolares constituye un beneficio social que terminó definitivamente con la discriminación contra los estudiantes en la Región Metropolitana. En la actualidad además este beneficio se entrega durante todos los días del año.

Sobre el subsidio al transbordo, declaró que el transbordo es inherente al actual sistema de transporte público, y su aplicación permitió sacar 5.000 buses de la ciudad y de estos, 3.000 salieron de la Alameda y orientaron esa demanda al metro.

Informó que cuando un usuario paga 640 pesos, el Estado le subvenciona con 330 pesos, porque lo que realmente cuesta el viaje son 970 pesos.

Comunicó que el subsidio que se entrega en la actualidad al Transantiago, sirve única y exclusivamente para pagar los transbordos y la tarifa escolar.

Concluyó que hoy en Chile, no existe un subsidio operacional al transporte público dedicado realmente a mejorar la calidad y nivel de servicio a los usuarios, sin recurrir a un aumento de tarifas.

Advirtió que además con el subsidio se financia un tercio de la inversión en infraestructura de metro y los costos de los servicios tecnológicos complementarios (red de carga, tarjeta bip, etc). En el año 2014 sólo por estos conceptos se gastaron más de 140 mil millones de pesos.

A su juicio, el subsidio social al transporte de los estudiantes debe financiarse por las partidas presupuestarias del Ministerio de Educación; la infraestructura de Metro debe financiarse por el Ministerio de Obras Públicas; y es fundamental que en la próxima licitación se disminuya el costo de los servicios complementarios tecnológicos.

Todo esto reduciría el costo total del sistema de transporte público, sincerándolo, y quedaría como piso sólo el subsidio al transbordo que es inherente al sistema, que asciende a 253.000 millones de pesos.

Observó que es fundamental que exista un subsidio operacional al transporte público dirigido a mejorar la calidad del sistema.

Indicó que los subsidios operacionales al transporte público existen en todos los países que ofrecen un servicio de alta calidad y no incluyen infraestructura. El promedio en Europa es de aproximadamente 60% y en Estados Unidos alrededor de 70%.

Advirtió que el proyecto actual que busca modificar el subsidio es completamente necesario ya que impide una nueva alza de tarifas, aunque sólo cubre el déficit del sistema tal cual está hoy.

Finalmente señaló que por primera vez se podría discutir con calma cuál es el subsidio operacional que necesita el sistema basado en una definición de la calidad y de nivel de servicio.

4.- Don Patricio Jorquera, Presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Pasajeros de las Regiones de Chile (Confenat), quien concurre acompañado de los señores Luis Quiroz, Vicepresidente y Víctor Fuenzalida.

El señor Jorquera señaló que su organización que fue fundada en enero del año 2014, agrupa y representa a más de 8.000 pequeños empresarios del transporte mayor de pasajeros mediante buses en Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua, Curicó y Concepción.

Hizo presente que su postura coincide con la opinión de los transportistas de las restantes ciudades que no se encuentran confederadas, con quienes han tomado contacto.

Informó que hace exactamente un año que concurrieron al Congreso Nacional a expresar sus inquietudes en relación al mejoramiento del transporte público en las ciudades.

El 24 de abril de 2014, ante la Comisión de Transporte del Senado, hicieron presente la urgencia de enfrentar la creciente carencia de conductores habilitados para la conducción de sus vehículos. Reiteró que el esfuerzo en “profesionalizar” a los conductores, se tradujo en el establecimiento de una reglamentación que impuso obstáculos, de tal magnitud, que hoy el número de “conductores profesionales” no es suficiente para satisfacer el sistema, pues se requieren 5 años para su

obtención. El reducido número de habilitados afecta la normal prestación de los servicios pues imposibilita mantener y cumplir frecuencias; deteriora progresivamente la calidad del servicio; y atenta contra la seguridad del transporte.

Propusieron en esa oportunidad una solución, modificar la Ley 18.290, de Tránsito, para permitir de manera inmediata, el incremento de la oferta de conductores mediante la habilitación de los poseedores de la actual licencia profesional A2, dado que hoy están habilitados para conducir vehículos de hasta 17 asientos, y los buses del transporte urbano y rural son, mayoritariamente del tipo taxibus y minibús, esto es, de no más de 29 asientos. De esta forma, se garantizaría que la conducción de vehículos de gran capacidad, como buses interurbanos y camiones, se efectúe sólo por los titulares de licencias A3.

Informó que una semana más tarde, igual requerimiento efectuaron al señor Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, quien se comprometió a evaluar la propuesta, sin que a la fecha tengan respuesta ni una medida alternativa de solución a la principal causa de las críticas de los usuarios de los sistemas de transporte regionales.

Expresó que su labor gremial no se ha limitado a ello. Sus organizaciones regionales, las empresas prestadoras o responsables de los servicios, a la fecha de ingreso de este proyecto de ley, se encontraban participando en mesas técnicas de trabajo para el mejoramiento de los sistemas de transporte regional, mediante el establecimiento de perímetros de exclusión.

A través de estos mecanismos regulatorios regionales, se perseguía avanzar en el mejoramiento de los niveles de servicio de los sistemas de transporte de las ciudades de Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua y Concepción, mientras que en las restantes ciudades, como en Lota, Coronel, Tomé, Talca, Temuco y otras, constituirán el primer sistema regulatorio.

Expuso que, sin embargo, y pese al trabajo conjunto desarrollado en sus respectivas ciudades, se han visto sorprendidos por este proyecto de ley, pues a su juicio, sólo representa expandir a regiones el modelo “Transantiago”, y permitir la concentración económica de la actividad, desplazando a los pequeños empresarios.

En cuanto a la inversión del subsidio en regiones, informó que desde el año 2010, los sistemas de transporte urbano regulado (Iquique, Antofagasta, Rancagua, Valparaíso y Concepción) rebajaron sus tarifas por efecto de la incorporación de recursos fiscales de la Ley N° 20.378.

Observó que el efecto denominado “espejo”, se tradujo en una rebaja de \$80 pesos, en promedio, en la tarifa adulta a los usuarios. Este menor valor que los transportistas dejaron de recibir de manos de los pasajeros, fue sustituido por igual monto, pero ahora pagado por el

Ministerio de Transportes. De esta forma, es el usuario el beneficiario exclusivo de dichos recursos y no los empresarios ni conductores.

Expresó que en las regiones y ciudades no reguladas, sólo el año 2011, se comenzó un proceso de postulación por los operadores urbanos y rurales a un nuevo mecanismo de subsidio a los usuarios, esta vez, los estudiantes. Sin embargo, el subsidio a los estudiantes de las regiones sólo alcanzó a la reducción del 40% de la tarifa adulta, al 33% de la misma, esto es, se subsidió a los estudiantes sólo un 7% de la tarifa escolar, soportando el empresariado y los trabajadores el efecto de la rebaja del 60% de la diferencia tarifaria restante.

Indicó que a partir del año 2015, se ha subsidiado sólo por los meses de enero y febrero, el 77% de la tarifa escolar, paradójicamente, para viajes que no tienen motivo de estudio. En todo caso, los estudiantes cuyos viajes exceden los 50 kilómetros, no tienen subsidio alguno.

Precisó que en materia de subsidios a la tarifa en regiones, no existe subsidio alguno a la tarifa del adulto mayor. Han sido los propios empresarios de la ciudad de Concepción y Curicó, quienes sin aporte fiscal alguno, han decidido rebajar sus tarifas en favor de este segmento de los usuarios.

En consecuencia, en las regiones no reguladas, no existe subsidio a la tarifa adulta, esto es, los trabajadores de las ciudades del país, con la sola excepción de los servicios urbanos de Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua, y Concepción, no reciben subsidio alguno a la tarifa que diariamente pagan por trasladarse.

Hizo presente, que los trabajadores de las comunas dormitorio o rurales de las principales capitales regionales y provinciales del país, invierten en promedio \$2000 pesos diarios en trasladarse, y no reciben aporte estatal alguno. Los usuarios urbanos de las ciudades intermedias, también sin subsidio, gastan entre 800 y 1200 diarios, en sus viajes laborales.

Señaló que en la capital, cada viaje actualmente recibe un subsidio del 32.6% de la tarifa, esto es, \$310, por viaje, subsidiándoseles entonces diariamente a los usuarios capitalinos al menos en la suma de \$620.

Manifestó que la aplicación práctica del “efecto espejo” de la ley no se ha traducido también en inversión pública en tarifa para los principales usuarios del transporte público regional, que son los trabajadores de las regiones país.

Sobre la expansión del modelo Transantiago a regiones, declaró que el proyecto de ley contiene, además del incremento de los aportes estatales al sistema de transporte capitalino, modificaciones sustanciales al modelo económico aplicable al transporte, en búsqueda de la concentración económica. El señor Ministro, ha sido uno de los gestores del sistema de transporte de la capital, y en sus análisis calificó al sistema de

transporte que desarrollaban los antiguos microempresarios como “enemigos públicos”.

Afirmó que el señor Ministro ha sostenido que la concentración económica, y la destrucción de la pequeña y mediana empresa en la actividad del transporte público, son parte de la solución. Según él, y el ex candidato presidencial Andrés Velasco, y el ex Subsecretario, Guillermo Díaz, en un estudio conjunto elaborado para el CEP, el año 2004, los microempresarios son ineficientes e informales. Según ellos, *“la estructura empresarial del sector es informal y atomizada. No se trata solamente de que el empresario promedio tenga pocos buses. El problema es que las pequeñas empresas no tienen acceso a crédito ni a tecnologías más avanzadas de administración, cobro y transporte.”*.

Hizo presente, que con sus modestos capitales y esfuerzos familiares de décadas, no sólo han sostenido los sistemas de transportes regionales, sin aportes del estado y a tarifas razonables. También han sido precursores en la incorporación de tecnologías a los sistemas de transporte, antes que Transantiago, y de manera más eficiente. Sus buses mantienen operativos sistemas GPS de control de flota y cámaras de video-vigilancia, que no existen ni operan en Transantiago.

Reveló que desde 2007, han celebrado diversos convenios privados con empresas tecnológicas para la implementación de un sistema de pago electrónico y conteo de pasajeros. Cada vez que han concurrido al Ministerio con los proveedores a presentar sus propuestas, fueron desincentivados por los funcionarios de turno, quienes les han expresado, por años, que deben esperar una regulación técnica de los sistemas, que aún no conocen. Nunca han ido a pedir dinero para la implementación del sistema de pago, sólo buscan en el Estado el apoyo reglamentario e institucional.

Observó que los procesos de contratación de los servicios complementarios, deben regirse por las normas reguladoras de la Ley N° 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios. Este proyecto le confiere al Ministerio de Transportes facultades excepcionálísimas en nuestro orden jurídico que, a su juicio, no son correctas.

Advirtió que en el proyecto se le otorgan amplias facultades al Ministerio de Transportes para concesionar o contratar los servicios complementarios, tales como el sistema de pago, la administración financiera y los sistemas de control de flotas e información al usuario, todo de manera autónoma e independiente de los servicios de transporte.

Dijo que la reducción de las barreras de entrada a la actividad, a través de la expropiación de sus terminales, más que constituir un mecanismo para equiparar las condiciones de los oferentes, constituye un mecanismo que permitirá conferir una mayor ventaja a las grandes empresas sobre los actuales microempresarios.

Comunicó que sus representados cuentan con una flota presente, disponibilidad que impide una fácil liquidación, y

mayoritariamente tienen su capacidad crediticia ocupada. De este modo, los esfuerzos que puedan efectuarse para mejorar la antigüedad de la flota a postular, se encuentran limitados.

Por el contrario, los nuevos oferentes, fácilmente pueden ofrecer flotas nuevas, que sólo en el caso de adjudicarse los servicios adquirirán. En simples palabras, postularán sin efectuar inversión alguna, pues ahora no necesitarán invertir en terminales. Por su parte, los actuales empresarios, se verán limitados por la existencia de la actual flota en operación, y privados de sus terminales por la expropiación, sin reconocimiento alguno a estos esfuerzos e inversiones.

En síntesis, reparó en que se ha extendido un procedimiento propio de Transantiago, que permitirá al Ministerio que se ponga término a la prestación de servicios por parte de los actuales operadores regionales, imponiéndoles que sus bienes sean inmediatamente transferidos al nuevo prestador de servicio.

Aclaró que si bien el proyecto desliza la posibilidad que sea el propio Ministerio quien establezca la metodología de cálculo de una eventual indemnización, lo cierto es que no hay ninguna intención de su gremio de vender sus buses ni terminales.

Expresó que quieren seguir ejerciendo su actividad, continuando en la senda de la modernización operacional y tecnológica, y de profesionalización, que venían desarrollando con las autoridades regionales en el marco de procesos de perímetros de exclusión, y entienden que estas excepcionales facultades expropiatorias sólo se justifican para el sistema de transporte de la capital.

Finalmente solicitó a los miembros de la Comisión que en la discusión en particular de este proyecto, se anteponga el interés de los usuarios de los servicios urbanos y rurales del país, equiparando la inversión pública en tarifa de las regiones a la que se efectúa en el Transantiago.

5.- Don Héctor Sandoval, Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (Conatacoch). Quien compareció acompañado de don Luis Contreras, Presidente de la Federación de sindicatos de la provincia cordillera (FESICOR), y de don Alejandro Álvarez, secretario de la Asociación Gremial Metropolitana de Taxis Colectivos (A.G.M.T.C.).

El señor Sandoval indicó que este proyecto de ley modifica diversos cuerpos legales que dicen relación con el transporte público, pero llama la atención que el proyecto no se refiera al transporte público menor.

Manifestó su preocupación en relación al número 6 del artículo primero del proyecto que agrega en el artículo 20 ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, el siguiente inciso 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. Para ello, se declaran de utilidad pública los bienes inmuebles necesarios para la ejecución, operación o instalación de terminales de buses e intermodales, quedando facultado el Ministerio de Obras Públicas para ordenar las expropiaciones correspondientes, a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas 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.”.

Hizo presente, que existe una cantidad importante de taxis colectivos que funcionan en terminales de buses e intermodales tanto en Santiago como en otras ciudades (Rancagua, Temuco, etc.). No se precisa cuando se hará efectiva esta norma, ni tampoco se hace mención alguna a si se encuentran contemplados los taxis colectivos, ya que sólo se refiere al transporte público remunerado.

Declaró que los taxis colectivos ya han sido reconocidos legalmente como transporte público menor, por lo que debieran ser considerados en este proyecto.

Respecto a la ampliación del objeto del Metro para que pueda operar buses y minibuses, observó que el transporte público remunerado actualmente no se presta en minibuses ya que ese transporte reducido de pasajeros se hace en los taxis colectivos. De aprobarse esta norma se generaría un menoscabo al gremio que representa.

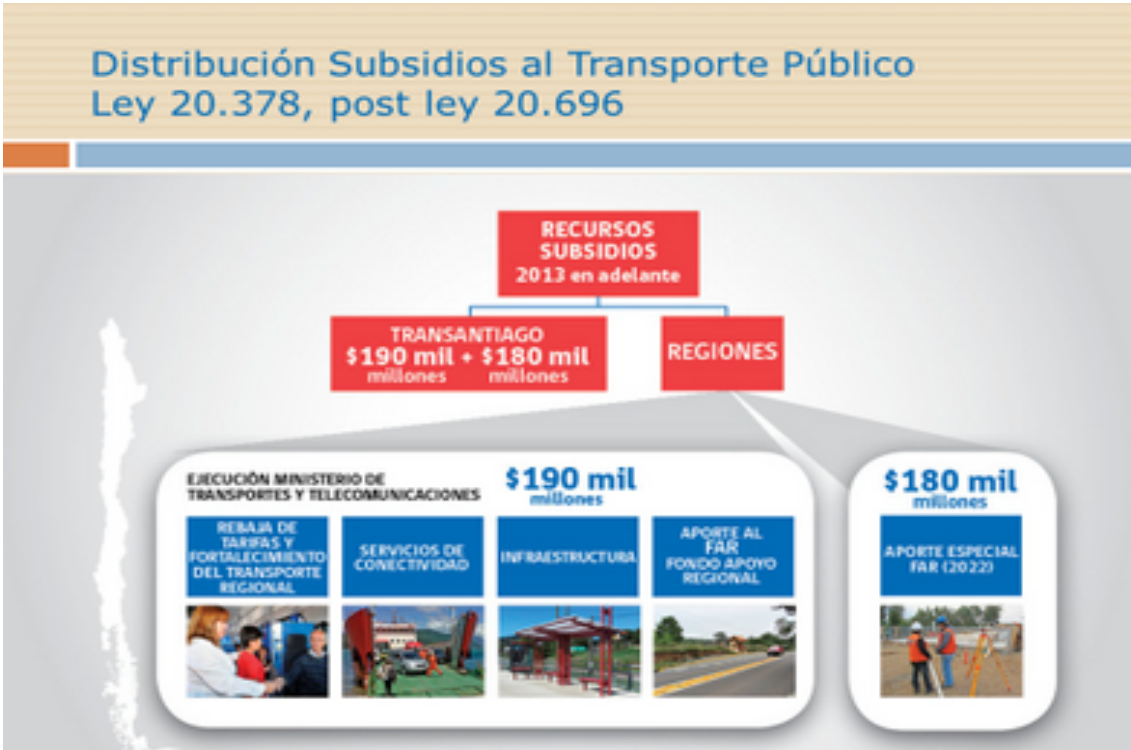
El señor Contreras expuso que actualmente los minibuses realizan la actividad en forma ilegal de manera constante.

Si se aprueba este proyecto, por cada minibus que opere el Metro, quedarían fuera del sistema al menos 4 o 5 colectivos.

Finalmente señaló que no obstante estar reconocidos como transporte público menor y trasladar más de 1 millón de pasajeros, actualmente no pueden circular por las vías exclusivas.

5.- Don Juan Carlos González, abogado, experto en tema de subsidios al transporte público.

Presentó dos imágenes sobre el estado de los subsidios antes y después de la aprobación de la ley N° 20.696 de septiembre de 2013.



Informó que esta ley tuvo gran porcentaje de aprobación tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados, debido a diversos factores, según da cuenta la siguiente imagen:

POR QUÉ DEL CONSENSO?: MODELO DEL PROYECTO DE LEY 20.696

- Realidad.** Enfoque del Subsidio a regiones, taxis colectivos, estabilización TS.
- Calidad.** Orientación del subsidio en la calidad de servicio.
- Equidad.** Mejoramiento gradual del TP Regional – Herramientas – Compromisos - Recursos.
- Efectividad.** Simplificación de procesos, perímetros de exclusión negociados con actuales operadores, evaluaciones periódicas.
- Fortalecimiento institucional.** Equipos regionales, Divisiones, Instrumentos.
- Transparencia e información.** Indicadores y estudios, disciplina fiscal.
- Dinamismo.** Regulación flexible, evaluación bi-anual del subsidio.

Expuso que las principales novedades del actual proyecto de ley son el incremento del subsidio 2015-2017 y 2018-2022; creación de una metodología nueva de reajuste para Transantiago y regiones; ampliación de aplicación de otras formas de regulación: condiciones de operación y otras equivalentes; ampliación del giro del Metro a operación de buses, minibuses y otros vehículos; facultades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para operar terminales; expropiación y destinación consentida de predios para asignarlos al transporte público; especificación de los servicios complementarios; y actualización a nueva ley Nº 20.720.

Sobre el articulado del proyecto realizó las siguientes observaciones:

Respecto a la nueva metodología de reajuste del subsidio que se propone en el proyecto de ley en el artículo primero Nº 1 letra a), declaró que se debiera hacer extensivo a otras regiones reguladas. Es importante que este incremento sea para mejorar las condiciones de calidad del servicio.

Sobre la ampliación de las formas de regulación a “condiciones de operación y/u otras equivalentes”, advirtió que se mencionan en la ley actual a propósito de los subsidios (artículo 3º b), pero el proyecto les da un alcance nuevo (bienes afectos, servicios complementarios, sistema de compras públicas, expropiación consentida de predios, interés público, calidad, obras públicas menores y operación de buses por parte de Metro S.A.).

Advirtió que estas modalidades que se incorporan se deben definir de forma clara y acotar su alcance para diferenciarlas de las actuales, que son el libre tránsito, la licitación y el perímetro de exclusión.

En cuanto a la ampliación del giro del metro a la operación de buses, propuso considerar -por ahora- sólo la posibilidad que metro actúe como administrador provisional frente a una quiebra de una empresa o falla del servicio.

Por otro lado si se va autorizar a Metro S.A. para operar buses, debiera relacionarse a un modelo explícito de transporte público como por ejemplo el de Río de Janeiro.

Debido a la importancia de esta materia planteó que este tema sea tratado en un proyecto de ley separado, con detalle.

En relación a las facultades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para operar terminales, expresó que se debe relacionar con el modelo de concesiones.

Indicó que en el proyecto se habla expropiación normal y consentida de los predios para destinarlos al transporte público. Se debe precisar cómo se diferencia del esquema general de expropiaciones, ya que el modelo “consentido” no se encuentra regulado y debe aclarar si considera también indemnizaciones.

En cuanto a la especificación de los servicios complementarios, propuso incorporar la posibilidad de que el “sistema” o el Estado, garanticen los contratos, dado el eventual “descalce” con la operación de vías. Esto es válido también para algunas inversiones en ferrocarriles.

Sobre la actualización a nueva ley N° 20.720, declaró que, a su juicio, es correcta, pero aplica efectos a etapas tempranas del proceso concursal, por lo que propuso acotarlo al caso de la liquidación forzosa, al momento de la resolución de liquidación (art. 129).

Finalmente realizó los siguientes planteamientos:

- Actualizar los compromisos de la ley N° 20.696 respecto a las regiones.

- Explicitar los programas de apoyo a transporte rural y taxis colectivos dentro de plazos acotados.

- Permitir ejecución del Fondo de Apoyo Regional (FAR) más allá del 2022, que es la fecha en la que terminan las concesiones del Transantiago.

- Eliminar para 2015 la restricción a la rebaja de tarifa (art. 15).

- Explicitar el modelo de transporte público cuya aplicación se promueve por medio de esta ley.

- Autorizar a los Ministerios sectoriales para financiar programas de apoyo mediante subsidio a la demanda.

6.- Don Rafael Delpiano Costabal, ingeniero y doctor en ciencias de la ingeniería con mención en transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y académico Universidad Finis Terrae.

Señaló que la evasión en el Transantiago asciende a un 24,5% del total de personas que se suben a las micros. Este porcentaje corresponde a aproximadamente un 60 a 70% del total del subsidio.

Indicó que si se lograra reducir la evasión no sólo no sería necesario aumentar el subsidio, sino que incluso se podría reducir drásticamente.

Observó que la calidad del servicio ha mejorado pero el prestigio del sistema no mejora. Por esta razón, se produce un círculo vicioso, ya que la gente que evade justifica su infracción en el mal funcionamiento del sistema y la gente que no evade, al ver que otros sí lo hacen, se frustran y caen en la misma conducta.

Advirtió que en el sistema antiguo de las micros amarillas poca gente evadía, ya que el afectado era el empresario y luego el chofer. Si en el actual sistema junto con sancionar al infractor se castigara a las empresas con mayor porcentaje de evasión, habría una disminución importante de la misma.

Respecto a la justificación de este aumento al subsidio, una de las razones que se señala son los mayores costos operacionales.

Sobre este punto, declaró que no se considera que un costo principal y además fijo, como la bencina, tuvo una baja de 250 pesos por litro, lo cual implica una disminución de un 30% de los costos operacionales. Los buses del Transantiago consumen alrededor de un litro por kilómetro.

En razón de lo expuesto, es que en su calidad de ingeniero, el argumento del aumento de costos es poco convincente y requiere mayor análisis.

Indicó que otra de las causas que se cita para el aumento de subsidio, es la disminución de la demanda de un 2 a un 4% y la justificación de la disminución de la demanda es el aumento de la congestión. Si bien es cierto, que la mejora en el transporte público implica menor uso de los vehículos particulares, es muy difícil que una persona que ya usa su vehículo privado deje de usar el mismo y comienza a usar transporte público.

A su parecer, la mejor manera de controlar la evasión es eliminar la indiferencia de parte de las empresas respecto a esta infracción. Si las empresas se ven afectadas en sus ingresos por la evasión, evitarán estas infracciones por parte de los usuarios.

7.- Don Alejandro Tirachini, académico de la División de Ingeniería de Transporte del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile.

Se refirió principalmente a dos aspectos: pertinencia de subsidios al transporte público y a la creación de una Empresa Pública de Transporte Público (EPTP) que opere buses y Metro.

En la teoría y en la práctica, el subsidio al transporte público está justificado principalmente por 2 argumentos:

1.- Argumento de segundo mejor. No hay tarificación de costos externos del automóvil, que son principalmente congestión y contaminación.

2.- Equidad social. El subsidio es progresivo ya que principalmente es usado por personas de menos recursos.

Explicó que una de las razones por las cuales el subsidio en Santiago genera rechazo, es que el modelo del Transantiago se diseñó sin considerar subsidios. No obstante, en Febrero de 2007 se debió subsidiar por necesidad y no por convicción, debido a que el sistema funcionó pésimo. Con esto nace el “déficit de Transantiago”.

Parte de los problemas del sistema, son causa de no diseñarlo originalmente con subsidio.

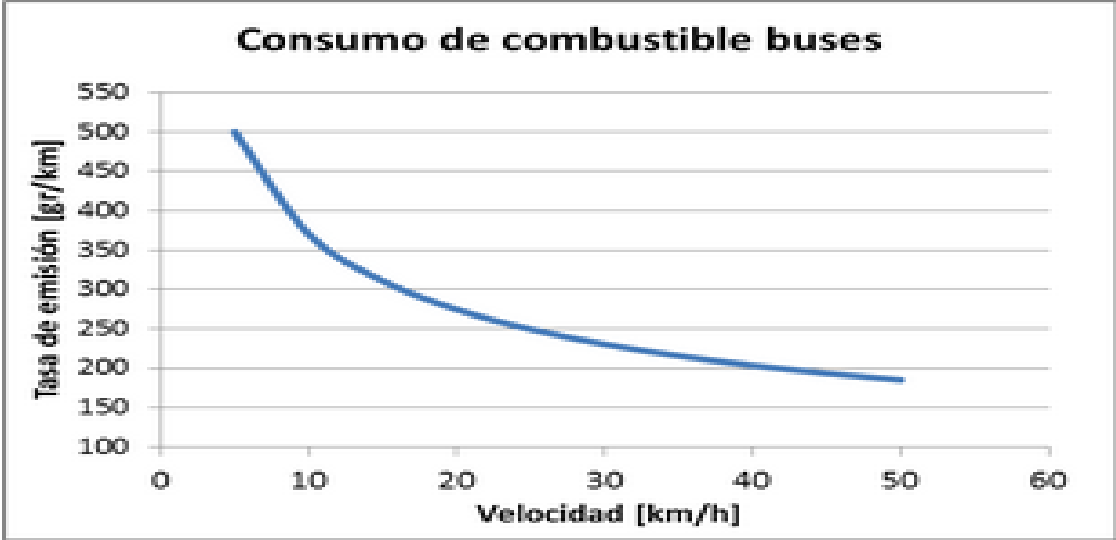
Observó que hoy el sistema ha mejorado, pero la calidad del servicio promedio aún no se condice con el nivel subsidio.

Expuso que los tiempos de espera actual fueron analizados a través de observaciones en paraderos hechas por el DICTUC. Este estudio muestra que en los períodos punta entre el 76 y el 79% de los usuarios espera menos de 5 minutos. En el otro extremo un 7.4% espera más de 10 minutos.

Otro estudio sobre el tiempo de espera promedio estimado, realizado por el Observatorio Transantiago, compuesto por la Universidad de los Andes, Ciudad Viva y ProAcceso, arrojó los siguientes datos:

En el año 2013 el tiempo de espera promedio era de 6.9 minutos y en el año 2014 era de 7.0 minutos.

Actualmente hay un aumento de la congestión vehicular por lo que disminuye calidad de servicio buses, ya que aumenta los tiempos de viaje y la variabilidad. Esto significa una aumento del costo de proveer servicio, del costo por vehículo-kilómetro y por ende se necesitan más buses para proveer misma frecuencia (buses/h).



Advirtió que en razón de lo expuesto, se hace necesario realizar más inversiones para minimizar el efecto del tráfico en el sistema. Estas inversiones tienen un efecto en la velocidad promedio (incluye detenciones) de los buses.

Entre las inversiones ya realizadas se encuentran las siguientes:

- 1.- Pistas sólo bus: 10 a 13 km/h punta mañana (PM) en Avenida Matta.
- 2.- Vías exclusivas: aumento de 5 a 14 km/h PM en Santa Rosa.
- 3.- Corredores segregados: aumento promedio de 14 a 27 km/h PM corredor Santa Rosa.

Indicó que al aumentar la velocidad de los buses, se mejora la calidad del servicio, disminuyen los costos, se reduce el tiempo de viaje y con ello se disminuye finalmente el subsidio óptimo (peso por pasajero).

Advirtió que los contratos tienen ciertas deficiencias, ya que han transcurrido 8 años y persisten ciertos vicios de operación, como por ejemplo:

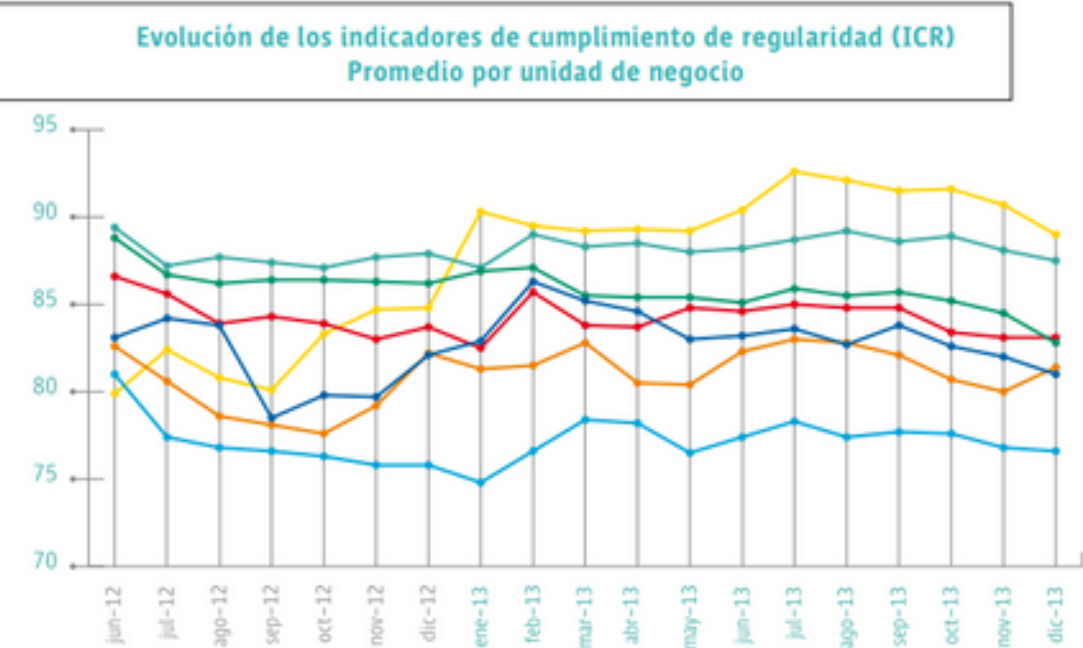
- Los buses vacíos “en tránsito” haciendo recorrido comercial los cuales a pesar no llevar pasajeros perciben el 30% del subsidio. De conformidad a una fiscalización de la Dirección de Transporte Publico Metropolitano en marzo 2015 un 0.47% de los buses fue detectado realizando estas maniobras.
- Apelotonamiento de buses incluso desde inicio.

Tabla 3. Tiempo en Exceso por Punto de Control, Primer Semestre 2013 y 2014, Global Transantiago

Punto de Control (posición en la ruta)	Tiempo de Espera en Exceso (TEE) % 2013	Tiempo de Espera en Exceso (TEE) % 2014
Inicial	16%	19%
Central	26%	30%
Final	34%	39%

Declaró que otro problema de estos contratos es que cada renegociación implica una compensación por parte del Estado a los operadores.

Presentó un gráfico con la evolución de los indicadores de cumplimiento de regularidad de los operadores del sistema.



Hizo presente que es el momento para que el Estado se proponga tener Empresa Pública De Transporte Público (EPTP), que permita planificar un sistema integrado de bus y Metro.

Esta nueva empresa debiera operar el 100% de Metro y un subconjunto buses.

Expuso que existen varias experiencias alrededor del mundo, tales como Berlin, Zurich, Munich, donde la EPTP planifica y opera buses y trenes urbanos integradamente. En Sydney los buses son operados en sistema mixto público-privado.

Informó que las ventajas de la operación pública de buses Transantiago son que el Estado no se va a robar plata a sí mismo; se va a tener estimación más precisa de costos disminuyendo la asimetría de información; y permitirá comparar eficiencia operadores públicos y privados.

Sobre la eficiencia de los sistemas públicos versus los privados, comunicó que la literatura internacional no es conclusiva ya que algunos estudios encuentran que el operador privado tienen costos menores, otros no encuentran diferencias significativas. Además la eficiencia de los privados depende del tipo de contrato y de los incentivos.

Expuso que es fundamental que exista una licitación competitiva y eliminar barreras de entrada (el Estado debe ser dueño de terminales).

Respecto a la evasión, manifestó que si los usuarios pagan todos los días dos viajes hacia el trabajo, el porcentaje que ese gasto significa en relación a sus ingresos es muy alto (30% del ingreso en el quintil más bajo). Esta situación explicaría la alta evasión del sistema.

Concluyó señalando que para solucionar el problema de la evasión, se debe potenciar la fiscalización y estudiar la posibilidad de establecer subsidios específicos a la demanda a personas de menores ingresos.

8.- Don Juan Quilodrán Pantoja, presidente del Consejo Regional Sur del Transporte Mayor (CORESUR).

Manifestó que la aprobación de este proyecto de ley afectará e impactará directamente en el desarrollo del transporte público urbano en las ciudades del sur de nuestro país.

Indicó que el Consejo Regional Sur del Transporte Urbano Mayor (CORESUR Chile), es una organización gremial de carácter nacional que agrupa a asociaciones y empresas del transporte urbano mayor de las ciudades de Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno y Puerto Montt; que a diario movilizan a habitantes de dichos centros urbanos del sur del país y donde precisamente son los impactados con la modificación legal propuesta.

Aclaró que CORESUR es estrictamente regionalista, y que además apoya y participa de todas las iniciativas ministeriales que apunten a mejorar y modernizar los servicios del transporte urbano de regiones, siempre que respeten el tremendo esfuerzo desplegado por décadas por las empresas y empresarios del transporte público de regiones.

Señaló que la realidad actual de las ciudades, en lo que al desarrollo de su actividad significa, los sitúan en escenarios altamente competitivos e impactantes, limitando el nivel y la calidad de servicio que el sistema de buses puede ofrecer.

Declaró que a partir del mes de agosto de 2014, fecha de la puesta en marcha de su Consejo Regional Sur, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los convocó a Santiago para analizar y discutir temas de gran relevancia, tales como el mejoramiento del proceso de confección y distribución de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE); la falta de

conductores profesionales para el transporte urbano mayor; la rebaja de la tarifa escolar, el bono TNE escolar enero – febrero, etc.

Expuso que junto con el Ministerio de Transportes lograron importantes acuerdos sobre las materias antes señaladas.

Destacó además que en el mes de octubre del año pasado, en virtud de la ley subsidio nacional y haciendo uso de la facultad explicitada en el Artículo 4° Transitorio de la Ley N° 20.696, iniciaron conversaciones con los secretarios regionales ministeriales respectivos para implementar los denominados proyectos “perímetros de exclusión” del Ministerio de Transportes.

Denunció que cuando se encontraban en ese proceso tomaron conocimiento de este proyecto de ley, en el cual se proponen normas que modelan, impactan y afectan notablemente la misma condición de operación, que por otro lado, se encuentra en pleno proceso de conversaciones y definiciones a nivel de todas las ciudades del sur de nuestro país que integran este consejo.

Hizo presente, que esta iniciativa legal tiene por objeto central, evitar traspasar al usuario el incremento de la tarifa del Sistema de Santiago (Transantiago), sin embargo, observan que se intenta aprovechar esta oportunidad para incorporar cambios que afectan notablemente el modelo económico y la concepción del sistema de transporte urbano aplicable actualmente a todas las ciudades del país.

Frente a esto, recalcó que es necesario recordar y tener presente que dicho modelo borró de la actividad del Transporte Urbano Mayor a miles de operadores tradicionales de la ciudad de Santiago, por lo que hoy válidamente se preguntan si el gobierno tiene como objetivo hacer lo mismo en la totalidad de los centros urbanos del país.

Declaró que la propuesta del Ejecutivo, constituye la definición de un gran proceso gradual de intervención en la industria local, quedando a expensas de la concentración económica de la actividad, en desmedro y en la posible desaparición de un sinnúmero de emprendedores regionales, que por muchos años han dedicado su vida a satisfacer las diferentes necesidades del Transporte Urbano.

En cuanto a la expropiación de terminales, informó que en muchos casos los actuales operadores han construido importantes infraestructuras en terminales, talleres, plantas de lavado, bombas de combustible, etc. Con esta modificación, bastaría que algún grupo económico postulara y se adjudicara la concesión, sin haber invertido ningún peso antes de ganar aquella.

Sobre la contratación de servicios complementarios, comunicó que la instalación de tecnologías a bordo de los buses es parte complementaria y tiene gran importancia en el servicio de transporte público, ya sea para gestionar eficientemente la flota y compartir información con la autoridad, como para entregar la información de servicios al usuario.

Hizo presente que hace más de una década que los operadores de regiones, por iniciativa propia y con el propósito de ir contralando y mejorando sus servicios, incorporaron con recursos propios tecnologías tales como GPS, cámaras y letreros LED.

Informó que Concepción, Valparaíso, Temuco, Valdivia, Osorno y Puerto Montt, han sido pioneros en estas iniciativas. Las experiencias más exitosas, a nivel internacional, son aquellas en que los propios operadores han desarrollado fórmulas de asociación para la implementación de los servicios complementarios.

Solicitó eliminar la propuesta de incorporar los incisos cuarto y quinto nuevos al artículo 20 de la ley 20.378, que dice relación con otorgar la facultad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de declarar de utilidad pública y expropiar terminales.

Propuso además eliminar el reemplazo del artículo 3º sexies de la ley Nº 18.696, que dice relación con la contratación de servicios complementarios para perímetros de exclusión, condiciones de operación y modalidad equivalente.

Plantó suprimir la propuesta de modificación del inciso primero del artículo 3º nonies, que dice relación con los bienes muebles e inmuebles afectos necesarios para la prestación de los servicios.

Afirmó que han sido capaces por décadas, en y desde regiones, de construir por iniciativa propia un transporte público mejor para los usuarios.

Señaló que están de acuerdo con el aumento del monto total del subsidio para el sistema de transporte público del gran Santiago y un monto igual para las demás zonas del país.

Valoró el reconocimiento de los servicios de ascensores, tranvías y teleféricos, de uso en el transporte público remunerado de pasajeros, como nuevos modos de transporte.

Apoyó el reajuste de la dieta que perciben los profesionales que integran el panel de expertos.

Finalmente manifestó su rechazo al artículo 4 del proyecto, que le entregaría facultades especiales al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para expropiar sus terminales y reducir las barreras de entrada a nuevos operadores del transporte. Indicó que sus terminales son de carácter privado y fueron construidos con el esfuerzo humano y económico de sus socios de Puerto Montt, Valdivia, Osorno, Concepción y Temuco.

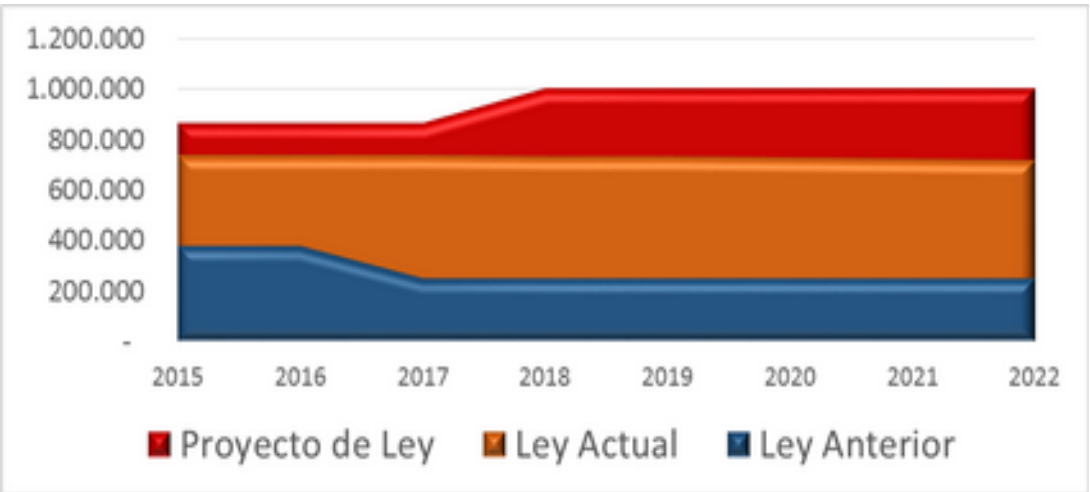
9.- Rodrigo Troncoso, académico de la Universidad del Desarrollo.

Expuso que cuando se creó el Transantiago, se prometió un transporte público de clase mundial para Santiago, sin la necesidad de subsidios fiscales.

Declaró que luego de la desastrosa puesta en marcha en 2007, fue financiado con el 2% constitucional.

En el año 2009 se introduce un subsidio permanente y uno transitorio hasta el 2022, a través de la Ley N° 20.378. Ambos subsidios con los denominados “fondos espejo” para regiones.

Advirtió que la evolución de los subsidios se ha trabajado sobre la base de un aumento progresivo de los costos.



Aclaró que estos mayores costos del sistema, no reflejan un mayor y mejor servicio.

Expuso un informe de ACTUS divulgado el 28 de abril en La Tercera, que señala que los recursos del subsidio no son suficientes para implementar mejoras al sistema y sólo alcanzarían para mantener el actual nivel de servicios.

Comunicó que la encuesta Adimark arrojó una desaprobación tan alta como en primeros años de operación. La gente además ha disminuido el uso de los buses ya que desde 2010 las validaciones en buses han disminuido en un 18.5%. En el mismo período las de Metro aumentaron en 8.1%

Señaló que a pesar de que la Ley N° 20.378 establece que el subsidio es para estudiantes, en la práctica esto no es así, por lo que se trata de un subsidio ideológicamente falso. El subsidio es para las pérdidas agregadas del sistema, independiente de su origen.

En este sentido contribuyen al déficit, los altos costos de operación de los buses, los viajes con transbordo, la alta evasión y la negativa a subir la tarifa adulto.

Explicó los distintos costos del transantiago:

a) Costo para el usuario: primera validación del viaje (\$640), los siguientes no tienen costo o bien es reducido cuando hay combinación bus-Metro. Estos son los ingresos del sistema.

b) Tarifa técnica o PPT: Pago por cada BIP! al operador. Se genera aunque no necesariamente signifique un costo para el usuario (ingreso para el sistema). Paga lo mismo si el pasajero es estudiante o adulto.

c) Costo económico del sistema: En el corto plazo, si se evaden los viajes que producen pérdidas se reduce el déficit del sistema. Pero, en el largo plazo, estas personas efectivamente son transportadas, lo que tiene un costo económico real.

Finalmente, es el costo económico el que se usa para fijar las tarifas técnicas. De esta forma, los operadores más costosos son los que reciben un mayor pago por pasajero. No hay incentivos a mantener costos bajos en el largo plazo.

Declaró que el operador de menor costo para el sistema es Metro con un PPT de unos \$350. Paradójico para el pasajero, porque es el medio de mayor costo para el usuario. De hecho, los viajes de adultos en Metro sin trasbordos bus-Metro son de los pocos que generan excedentes en el sistema.

Hizo los siguientes cuestionamientos ¿Subsidio a la pobreza o a un mal diseño? ¿Es un subsidio social a la pobreza o uno a la ineficiencia del diseño del sistema, que es incapaz de lograr estabilidad financiera?

Indicó que una de las justificaciones políticas al subsidio es que favorece a los más pobres. Sin embargo, el monto anual del subsidio a Transantiago es de \$430.000 millones hasta 2017 y \$500.000 millones a partir de 2018, que corresponde al doble que los programas de Ingreso Ético Familiar y Chile Solidario juntos, que suman en total \$ 230.000 millones. Cuatro veces más si se incluyen los denominados “fondos espejo”.

Expuso que la lógica de subsidiar bienes costosos de producir, se ha usado por distintos populismos en el mundo con desastrosos resultados. Los precios deben reflejar costos para no distorsionar las decisiones.

Respecto a si se justifica un subsidio al transporte público, manifestó que existen argumentos para la intervención del Estado ya que se trata de un bien público, porque se hace uso de recursos comunes y por las externalidades. Pero, la evidencia empírica muestra que subsidiar el transporte público no sirve para atraer a usuarios habituales de automóvil.

Declaró que otros trabajos encuentran que los subsidios al transporte público tienden a inflar los costos operacionales.

En cuanto a las nuevas licitaciones, informó que este año vencen los primeros contratos con operadores de buses y al año 2018 se deben renovar los contratos del 61% del sistema. Se hace muy difícil tener una nueva licitación competitiva con los terminales en manos de los operadores actuales.

Finalizó realizando las siguientes consultas a la autoridad ¿Cuál es la estrategia para abordar temas tan fundamentales como el déficit financiero, la calidad del servicio, los niveles de evasión o la sustentabilidad misma del sistema? ¿Esperar que no colapse y en el año 2018 Transantiago será problema de otro gobierno?

10.- Luis Reyes, presidente de la Confederación Nacional de Taxistas de Chile (Confenatach).

Manifestó que no obstante haberse establecido el congelamiento del parque automotriz de taxis, se mantiene saturado a nivel nacional provocando congestiones y contaminación. Por otro lado, el parque de vehículos particulares sobrepasa los 4.000.000.

Informó que actualmente Chile es el tercer país de Latinoamérica con mayor cantidad de vehículos por habitante.

En relación al parque de taxis, señaló Santiago tiene 27 mil unidades, sin considerar los taxis informales. La ciudad de Nueva York tiene similar cantidad de habitantes y posee un parque automotriz de 12.000 taxis aproximadamente, lo que cuenta de que nuestro parque está sobre dimensionado.

Solicitó que se limite la circulación a los vehículos particulares mediante la aplicación de restricciones permanentes, con lo cual se logrará descontaminar y descongestionar las vías ya saturadas en las grandes ciudades del país.

En relación a la Nº 20.378, manifestó que es fundamental para el gremio que representa que sean incluidos en ella, los taxis básicos y los colectivos.

Requirió que a las empresas abastecedoras de taxímetros se les prohíba la venta e instalación del sistema de cobro (taxímetro) que actualmente usan los taxis en sus modalidades, a los vehículos particulares que funcionan como transporte informal.

Solicitaron que se establezca la libre circulación por las vías segregadas con y sin pasajeros, dado que constituyen una gran fuerza de trabajo que apoya el funcionamiento del Transantiago. Esta medida permitirá un descongestionando de las calles y de los paraderos, disminuyendo el estrés propio de este sistema.

Hizo hacer presente, que en convenio con el Ministerio de Transportes, se inició una marcha blanca utilizando estas vías con gran resultado no sólo para los usuarios del transporte público sino que

para la ciudadanía en general, pues aportaron con la descongestión del sistema público.

En razón de lo expuesto, solicitó que la autoridad permita la circulación de los taxis en sus 4 modalidades –básicos, ejecutivos, colectivos, y turismo- en los actuales corredores del Transantiago, como Vicuña Mackenna, Santa Rosa, Pajaritos, J. Guzmán desde Costanera Norte Renca a Recoleta, y Avenida Grecia en toda su extensión.

11.- Juan Carlos Muñoz, académico de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Declaró que el subsidio se debe aumentar porque es eficiente y equitativo; el nivel actual es muy bajo en un estándar internacional; el costo de los insumos del sistema han ido aumentando severamente; el desarrollo de la ciudad nos conduce a viajes más largos y por lo tanto más costosos; y dejar al transporte público con un financiamiento insuficiente nos llevará a tener ciudades peores tanto para usuarios de transporte público como para los automovilistas.

Advirtió que el futuro para Santiago no es auspicioso. El plan 2025 del gobierno anterior arrojó los siguientes resultados:



Explicó un círculo vicioso que se produce en el transporte público:

La población crece y sus ingresos también, por lo tanto habrán mayor poder adquisitivo y la gente comprará más automóviles. Esto reduce la demanda del transporte público, y si hay menos viajes se justifica una menor frecuencia. Si hay más automóviles hay más congestión y demoras y por ello el transporte público recorre menos distancia cada día encareciendo sus costos de operación, lo que se traduce a una mayor tarifa que vuelve más atractivo el uso de autos y crece el parque automotriz.

En ese contexto advirtió se debe fortalecer el transporte público estableciendo restricciones al uso automóvil, limitando el parque automotriz, etc. Otra formula el aumentar el subsidio para que cuando baje la demanda no se disminuya la frecuencia y cuando aumenten los costos no se incremente la tarifa a los usuarios.

A su juicio, se requieren subsidios al transporte público por razones de equidad, eficiencia, porque el espacio urbano en la ciudad limitado y por las múltiples externalidades que presentan los vehículos motorizados.

En relación a la equidad, indicó que el costo social medio por pasajero en el transporte público es decreciente. Esto se debe a que si aumenta la demanda se podrá proveer más servicios y más frecuentes, es decir, mientras más usuarios hay en el sistema, los costos sociales caen pues los usuarios caminan y esperan menos.

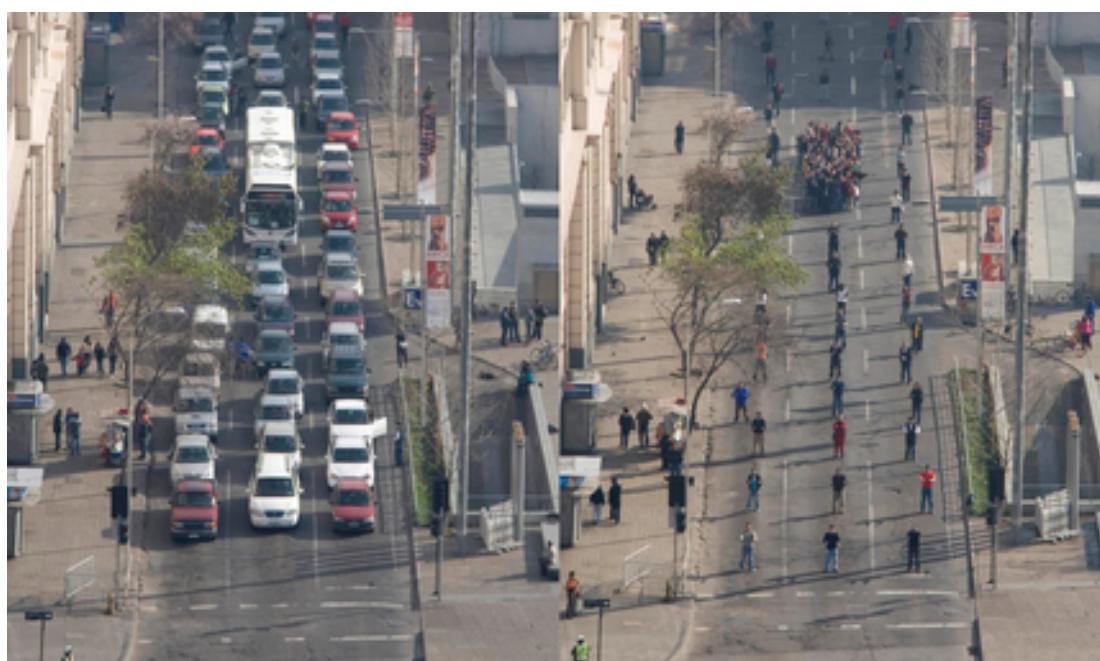
Expuso que este sólo efecto justifica la presencia de subsidios en transporte público, pues cuando la demanda cae quienes se quedan en el sistema empeoran su condición. Cuando la demanda sube, todos los usuarios mejoran.

En cuanto eficiencia, manifestó que mientras el costo medio social del transporte público es decreciente, el costo medio del transporte privado es creciente. Esto ocurre, pues mientras más usuarios optan por viajar en transporte privado, mayor es la congestión.

Destacó que cuando se subsidia el transporte público, se permite que más usuarios lo utilicen. Con ello toda la población se beneficia.

De esta forma, el transporte se diferencia de la educación, salud y vivienda, ya que si se invierte en un hospital, viviendas y colegios, quienes ya tenían acceso a ellos no se benefician, a diferencia de lo que ocurre con el transporte público donde todos se benefician, incluso los que ya tenían acceso al mismo.

Respecto al limitado espacio urbano, observó que el transporte público hace un uso más eficiente de la capacidad vial que el transporte, según da cuenta la siguiente imagen:



Sobre las externalidades, declaró que el crecimiento económico acarrea un aumento en las tasas de motorización y una disminución en el uso del transporte público, lo cual conlleva varias externalidades negativas, tales como la contaminación ambiental y acústica, congestión, espacios urbanos reducidos, accidentes, etc.

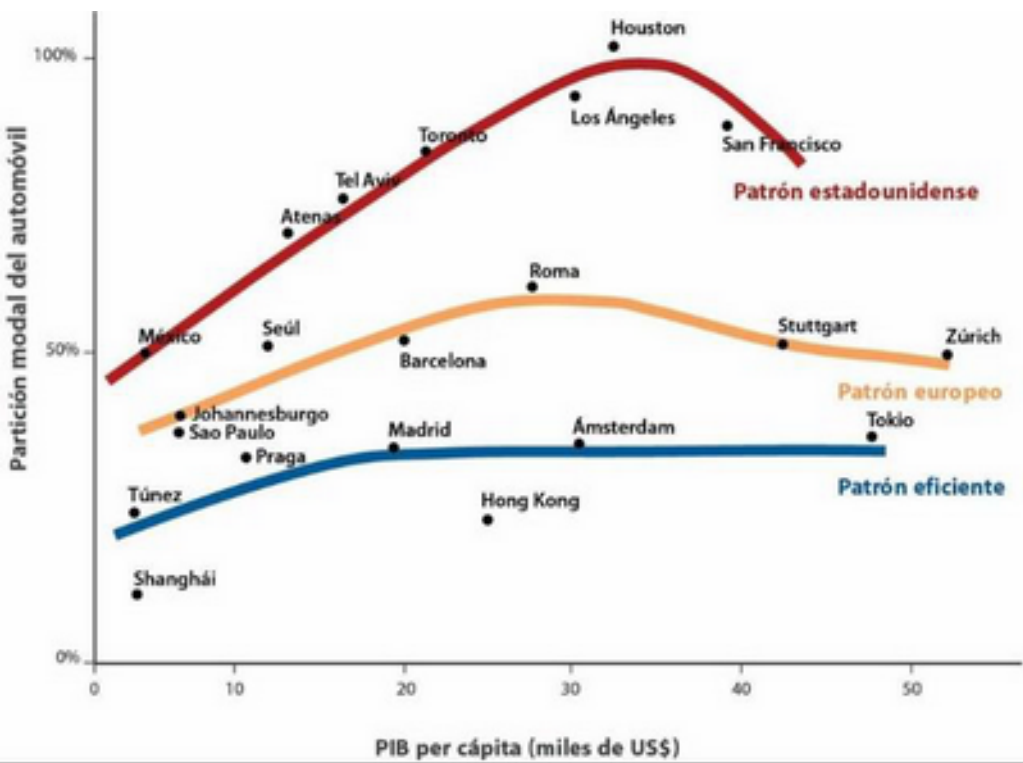
El transporte público posee menos costos y externalidades que el transporte privado, al considerar las mayores tasas de ocupación de los modos públicos.

Como no tarificamos al automóvil por estas externalidades, es eficiente subsidiar a la alternativa.

Comunicó que en los países desarrollados, que poseen ciudades con buen transporte público tienen un subsidio superior al

60%. Este subsidio es sólo a la operación del sistema, no es a la infraestructura ni a la demanda.

Presentó el siguiente gráfico que demuestra que el uso del transporte público no depende sólo del PIB de un país, es decir, no necesariamente si aumento el ingreso de los habitantes de un país el uso del transporte público disminuye.



Sobre el financiamiento del Transantiago, informó que éste debe financiar dos elementos que no son operación, que son el subsidio a los estudiantes y 1/3 de las nuevas líneas de Metro y los terminales de buses.

Descontando estos dos elementos el subsidio operacional es la mitad de los fondos entregados actualmente. Esto significa que los \$640 que paga un usuario cubren un 80% del costo de su viaje en el sistema y el otro 20% corresponde al subsidio operacional, que en otras ciudades del mundo como Roma, París y Berlín, asciende al 60%.

Precisó que estos subsidios deben usarse para mejorar nivel de servicio y focalizar el apoyo a usuarios de bajos recursos.

Además se debe seguir invirtiendo en infraestructura para Transporte Público y se debe combatir la severa evasión en el sistema.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, por quienes asistieron a las distintas sesiones celebradas por la Comisión en calidad de invitados, y los fundamentos contenidos en el mensaje, las señoras diputadas y los señores diputados fueron del parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia. Se estimó de innegable importancia mantener los equilibrios financieros y operacionales del sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la ciudad de Santiago (Transantiago).

Se precisó que para lograr lo anterior era indispensable incrementar el monto total del subsidio actualmente vigente, con un aporte especial adicional; considerar, asimismo, una metodología de ajuste de su monto que permita reflejar, en forma efectiva, las variaciones de los costos reales del Sistema y realizar los ajustes de procedimiento necesarios para optimizar su entrega.

Así, se compartió lo señalado en cuanto a establecer un mecanismo de reajuste no solo basado en el incremento del índice de precios al consumidor (IPC), sino que, además, en la incorporación de una metodología de reajuste que comprenda las proyecciones de variaciones de los costos del Sistema, establecida mediante el ejercicio de la potestad reglamentaria, y considerando los siguientes parámetros: precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de América observado, índice de precio por kilómetro, y todo otro que tenga incidencia en sus costos e ingresos.

Por otra parte, se estimó apropiado incorporar como nuevos modos de transporte, que eventualmente podrían recibir recursos estatales, a los tranvías, ascensores y teleféricos de uso en el transporte público remunerado de pasajeros, e 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.

Sin embargo, la Comisión se manifestó por limitar la atribución contenida en el proyecto, 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, a sólo la posibilidad de que adquiera, instale, administre, arriende y opere tales bienes inmuebles.

El texto del proyecto fue perfeccionado al aprobarse, por unanimidad, sendas indicaciones, patrocinadas por los señores parlamentarios y por el Ejecutivo - a instancias de los primeros-, que precisan dentro de los parámetros de costo para la implementación del reajuste, que se atenderá al índice de pasajero por kilómetro – y no de precio por kilómetro-, ya que tal circunstancia es más precisa para su definición.

Dentro de los programas posibles de subsidiar, que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial, se considera la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito, incorporándose a las entidades públicas, con o sin fines de lucro, como sujetos capaces de celebrar convenios en tal sentido.

Se precisa una facultad del panel de expertos, en cuanto a que deben pronunciarse -según lo requerido por el Ministerio-, 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 perímetro de exclusión regulado en la ley N°18.696.

Se incrementa la dieta mensual de los integrantes del panel de expertos, considerándose las 30 unidades tributarias mensuales como base, más 20 unidades tributarias mensuales por sesión, con un máximo de 70 unidades tributarias mensuales.

Se elimina la posibilidad de declarar de utilidad pública los bienes inmuebles necesarios para ejecutar obras para la instalación y/o funcionamiento de terminales de buses e intermodales.

Se autoriza al Estado a realizar actividades empresariales de servicio público de transporte de pasajeros, además de mediante ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos u otros medios eléctricos complementarios, empleando buses o taxibuses, de cualquier tecnología, que presten servicio de transporte público de pasajeros en superficie.

Dentro de los principios que deben inspirar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros, se realizan las adecuaciones necesarias para hacerlo concordante con los cambios realizados, en especial, el relativo a los servicios complementarios, que ahora los prestadores del servicio de transporte público remunerado de pasajeros podrán realizarlo, previa licitación del Ministerio y cumpliendo con las exigencias que establezcan.

Se acota el concepto de “bienes afectos”, a aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios -bajo un régimen de concesión de uso de vías u otra modalidad equivalente-, en las comunas de Santiago, San Bernardo y Puente Alto o en las demás que el Sistema se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicio de transporte público mayor, cuyo origen esté en dichas comunas o regiones.

Y, finalmente, se precisa que a los procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y/o los estándares del servicio, se podrá convocar a los responsables de servicio de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, sea rural o urbana, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión. Éste

debe estar implementado en zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Puesta en votación general la idea de legislar sobre la materia, se APRUEBA por mayoría de votos.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

ARTICULO PRIMERO

Este artículo, que introduce modificaciones a la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, fue objeto del siguiente tratamiento:

N° 1

Este número, que propone una metodología de ajuste del monto de subsidio, que permitirá reflejar en forma efectiva las variaciones de los costos reales del sistema; y considera dentro del concepto de transporte público mayor -para que eventualmente puedan recibir los recursos por esta ley- a los tranvías, ascensores y teleféricos; **fue objeto de una indicación complementaria del ejecutivo** que reemplaza en el literal a), la expresión “índice de precio por kilómetro”, por “índice de pasajeros por kilómetro”.

El número con la indicación, fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

N° 2

Este número, que modifica el inciso primero del artículo 5° que dispone que podrán otorgarse cumpliendo los requisitos exigidos por la norma, subsidios a programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial, sustituyendo la frase “y la seguridad y educación vial” por “, la seguridad o la educación vial”, **fue objeto de una indicación sustitutiva de las diputadas Jenny Álvarez, Clemira Pacheco y Alejandra Sepúlveda, de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag y Mario Venegas**, que sustituye en el inciso primero la frase “y la seguridad y educación vial” por “, la seguridad o la

educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito”, e intercala en el inciso tercero, entre la frase “o entidades privadas” y la coma (,), lo siguiente: “o públicas, con o sin fines de lucro”.

El número con la indicación, fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 3

Este número, que modifica el inciso segundo del artículo 7, que dispone que cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a tres años, contados desde su suscripción, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda, reemplazando la palabra “tres” por “cinco”; y agrega un nuevo inciso tercero, **fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 4

Este número, que modifica las funciones del panel de expertos intercalando en el literal e) del artículo 14, entre las frases “Transportes y Telecomunicaciones,” y “los que no necesariamente”, la siguiente frase: “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

Nº18.696,” **fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 5

Este número, que aumenta la remuneración de integrantes del panel de expertos, **fue objeto de una indicación sustitutiva del ejecutivo,** que corrigió la redacción del número para dejar claramente establecido que se aumenta la remuneración de los miembros titulares, manteniendo la base actual mensual de 30 Unidades Tributarias Mensuales, más 20 unidades tributarias por cada sesión con un tope de 70.

La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 6

Este número, que incorpora la facultad para 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 y adquisición de dichos inmuebles, **fue objeto de una indicación complementaria del ejecutivo,** que elimina en el inciso cuarto que se incorpora al artículo, el siguiente texto: “Para ello, se declaran de utilidad pública los bienes inmuebles necesarios para la ejecución, operación o instalación de terminales de buses e intermodales, quedando facultado el Ministerio de Obras Públicas para

ordenar las expropiaciones correspondientes, a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

El artículo con la indicación, fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 7

Este número, que agrega como facultad del Ministerio de Transportes en el caso que una región no cuente con Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), la posibilidad de realizar respecto de las obras públicas menores, una declaración de utilidad pública los inmuebles necesarios para ejecutar obras para la instalación y/o funcionamiento de terminales de buses e intermodales, **fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 8

Este número sustituye en el inciso primero del artículo 21 bis la frase “ejecutor de la obra” por “de Transportes y Telecomunicaciones”. Esto con la finalidad de precisar que es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien en casos calificados y por resolución fundada, podrá alzar la prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en el que se ejecuten obras relacionadas con transporte público, cuando se trata de predios municipales o privados.

El número fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 9

Este número, que establece un nuevo aporte adicional especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, **fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA) Y CLEMIRA PACHECO Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

SE ABSTUVO DE VOTAR LA DIPUTADA SEÑORA ALEJANDRA SEPÚLVEDA.

ARTICULO SEGUNDO

Este artículo, que introduce modificaciones a la ley Nº 18.772, que Establece Normas para Transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima, fue objeto del siguiente tratamiento:

Nº 1

Este número, que modifica el artículo 1º ampliando la autorización al Estado de Chile para desarrollar actividades empresariales de servicio público de transporte de pasajeros, a buses y minibuses, **fue objeto de una indicación sustitutiva del ejecutivo,** que precisa que podrá

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

La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 2

Este número, que amplía el objeto de Metro S.A., **fue objeto de una indicación sustitutiva del ejecutivo**, que elimina la letra a) de este número y mantiene la letra b) que el siguiente inciso tercero nuevo al artículo 2º: ““En el caso de 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 Nº 18.696 u otra modalidad.”.

La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

VOTARON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

ARTICULO TERCERO

Este artículo, que introduce, a través de cuatro numerales, diversas modificaciones al decreto con fuerza de ley Nº 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la ley Nº 18.290, de Tránsito, fue objeto del siguiente tratamiento:

Nº 1

Este número, que incorpora el concepto de tranvía como aquel “*Vehículo motorizado destinado al transporte público remunerado de pasajeros, que se desplaza en zonas urbanas exclusivamente a través de rieles sobre la vía.*”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

Nº 2

Este número, que permite la detención al lado izquierdo de la calzada cuando exista una zona exclusiva de detención para el transporte público y cuando el Seremi de Transporte lo autorice, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

Nº 3

Este número, que agrega que no rige el derecho preferente de paso cuando se aproxime un tranvía, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

Nº 4

Este número, que permite estacionar en el lado 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, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

ARTICULO CUARTO

Este artículo, que introduce modificaciones a la ley N° 18.696, que Modifica Artículo 6° de la ley N° 18.502, Autoriza Importación de Vehículos que Señala y Establece Normas sobre Transportes de Pasajeros, fue objeto del siguiente tratamiento:

N° 1.

Este número, modifica el artículo 3° de la ley 18.696, facultando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a regular modos de transporte que actualmente carecen de una ordenación específica, tales como ascensores, teleféricos u otros guiados por catenarias o cables, haciéndoles aplicable las 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, **fue objeto de una indicación complementaria del ejecutivo**, que elimina los conceptos de “paradas” y “terminales”, por considerar que la alusión a éstos ya se encuentra contenida en los espacios destinados a su detención, depósito o estacionamiento.

El número con la indicación, fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 2 y 4.

Estos números, que modifican los artículos 3 sexies y nonies, que se refieren, respectivamente, a los principios que deben regir en el servicio de transporte público de pasajeros y lo que debe entenderse por “bienes afectos”, **fueron objeto de sendas indicaciones del ejecutivo**, que buscan ajustar su texto para aludir a los distintos mecanismos de regulación que se han introducido, como perímetros de exclusión, condiciones de operación u otras modalidades, permitiendo a los prestadores de servicios la contratación de éstos conforme a las reglas técnicas que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y reflejar la distinción que hace la ley 20.378, de subsidios, en sus artículos 2 y 3, entre la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto San Bernardo y San Bernardo, de las demás regiones del país.

Los números con las indicaciones, fueron aprobados por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Nº 3, 5 y 6.

Estos números, que modifican los artículos 3 septies, decies y duodecies, ajustando la actual regulación sobre causales de término a la concesión y la quiebra del concesionario, al procedimiento de quiebra establecido en la ley Nº 20.720, que sustituyó el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas, **fueron aprobados por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.

**SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS
DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.**

ARTÍCULO QUINTO (NUEVO)

Este artículo **-introducido por una indicación del ejecutivo-** que intercala en el inciso primero del artículo cuarto transitorio de la ley N°20.378, que Crea un subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementado los Recursos del Subsidio y Creando el fondo de Apoyo Regional (FAR), entre la frase “respectiva zona”, y la frase “a procesos previos”, la frase “rural o urbana”, **fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS
SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ (PRESIDENTA), CLEMIRA PACHECO Y
ALEJANDRA SEPÚLVEDA, Y LOS DIPUTADOS GUILLERMO CERONI EN
REEMPLAZO DE LORETO CARVAJAL, FELIPE LETELIER, FERNANDO
MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y
JOSÉ MIGUEL ORTIZ EN REEMPLAZO DE MARIO VENEGAS.**

**C) ARTICULOS E INDICACIONES
RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.**

**Del Diputado Leopoldo Pérez, para suprimir el
artículo segundo del proyecto.**

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo primero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

1) Modifícase el artículo 2° en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en el inciso primero la frase “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, índice de pasajeros por kilómetro y todos aquellos mecanismos de ajuste y revisión de los contratos que impacten en los costos e ingresos del sistema”.

b) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i) Intercálase entre las frases “trolebuses” e “y taxibuses”, la siguiente frase: “, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros”.

ii) Intercálase entre la frase “aéreos” y la coma (,), la siguiente frase: “u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables”.

2) Modifícase el artículo 5° en el siguiente sentido:

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 frase “o entidades privadas” y la coma (,), lo siguiente: “o públicas, con o sin fines de lucro”.

3) Modifícase el artículo 7° en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en el inciso segundo la palabra “tres” por “cinco”.

b) Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“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 siguiente frase: “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 frase “30 Unidades Tributarias Mensuales” y el punto seguido(.), la siguiente frase: “, 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 al pago por asistencia a sesiones.”.

6) Agréganse en el artículo 20 los siguientes incisos cuarto y quinto, nuevos:

“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 otorgadas 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 “refiere el inciso segundo del artículo 20 o” por la siguiente: “refieren los incisos segundo y cuarto del artículo 20 o”.

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

9) Modifícase el artículo tercero transitorio del siguiente modo:

a) Modifícase el inciso primero del siguiente modo:

i) Reemplázase el párrafo “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 el 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° de esta ley”.

ii) Sustitúyese la frase “de este aporte especial” por la siguiente: “del aporte especial y del aporte especial adicional”.

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

Artículo segundo.- 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 frase “y servicios anexos”, la siguiente oración: “; y 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, nuevo:

“En el caso de 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.”.

Artículo tercero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en 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:

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 frase “la acera” y el punto final (.), la siguiente 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) Modifícase el inciso tercero del artículo 139 del siguiente modo:

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

b) Sustitúyese el punto final (.) por la siguiente expresión: “; y”.

c) Agrégase el siguiente numeral 5.-, nuevo:

“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: “, lo anterior 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 cuarto.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.696, que Modifica Artículo 6° de la ley N° 18.502, Autoriza Importación de Vehículos que Señala y Establece Normas sobre Transportes de Pasajeros:

1) Modifícase el artículo 3° en el siguiente sentido:

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, sin perjuicio que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca las condiciones y dicte 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. Lo anterior, 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 “la sentencia que caducó la concesión” por la siguiente: “el acto administrativo que dispuso la caducidad de la concesión”.

d) Intercálase en el inciso vigésimo cuarto entre las frases “disposición de las vías” y “que se dicten en”, la siguiente frase: “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; provisión de buses para 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 servicio 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) Modifícase el artículo 3° nonies en el siguiente sentido:

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 frases “los concesionarios” y “de incorporar”, la siguiente 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) Intercaláse entre la frase “anterior concesionario” y la coma (,), 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 de 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) Reemplázase el artículo 3° duodecies por el siguiente:

“Artículo 3° duodecies.- Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720. Presentada una solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720, el secretario del tribunal que conoce del respectivo procedimiento deberá notificarla al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a la Dirección del Trabajo, dentro de las veinticuatro horas siguientes, por carta certificada u otro medio impreso o electrónico fidedigno. Inmediatamente después de pronunciada la resolución de la liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley, el secretario del tribunal notificará al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el mismo plazo y forma.

Pronunciada la resolución de liquidación o reorganización 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 que se determinen 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 y de la administración del liquidador o veedor.

Notificado el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la presentación de una solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720, a que se refiere el inciso décimo cuarto del artículo 3°, el citado Ministerio podrá disponer la administración provisional del servicio.

Será plenamente aplicable para este tipo de procedimiento concursal lo dispuesto en el artículo 445 N° 17° del Código de Procedimiento Civil. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.

Todo conflicto que pudiere suscitarse entre el liquidador o veedor y el administrador provisional será resuelto por el tribunal que conoce del procedimiento concursal de plano y en única instancia, oyendo previamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los 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.”.

Artículo quinto.- Intercálase en el inciso primero del 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), entre la frase “respectiva zona,” y la frase “a procesos previos”, la siguiente frase: “rural o urbana,”.”.

Sala de la Comisión, a 26 de junio de 2014.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 5, 12 y 19 de mayo, y 2, 9 y 16 de junio de 2014, con la asistencia de las diputadas señoras **Jenny Álvarez, (Presidenta), Loreto Carvajal, Clemira Pacheco y Alejandra Sepúlveda** y los diputados señores **René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Felipe Letelier, Fernando Meza, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag y Mario Venegas.**

Asistieron además los diputados señores **Guillermo Ceroni en reemplazo de Doña Loreto Carvajal, José Miguel Ortiz en reemplazo de don Mario Venegas, Marcos Espinosa en reemplazo de Fernando Meza, Jaime Bellolio, Juan Antonio Coloma y José Antonio Kast.**



ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión.