

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

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 226 del Reglamento de la Corporación.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

1.- Origen y urgencia

La iniciativa tuvo su origen en la Cámara de Diputados por un Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, con urgencia suma.

2.- Artículos que la Comisión Técnica dispuso que fueran conocidas por ésta.

La Comisión Técnica consideró de competencia de esta Comisión el artículo primero, N° 1 letra a); N° 5 y N° 9 letra a) numeral i).

La Comisión agregó a su competencia el artículo segundo, por estimar que tiene incidencia en materia de administración presupuestaria y financiera del Estado, al permitir ampliar su giro al Metro de Santiago.

3.- Disposiciones o indicaciones rechazadas

Ninguna.

4.- Modificaciones introducidas al texto aprobado por la Comisión Técnica y calificación de normas incorporadas

Al artículo primero

1) Para modificar el numeral 1), literal a), en el siguiente sentido:

a) Reemplázase la última coma (,) por la letra “e”.

b) Elimínase la frase final “y todos aquellos mecanismos de ajuste y revisión de los contratos que impacten en los costos e ingresos del sistema”.

2) Para agregar al numeral 9) el siguiente literal c), nuevo:

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

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

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

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

Al artículo quinto

3) Para reemplazar el artículo quinto por el siguiente:

“Artículo quinto.- Modifícase 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), del siguiente modo:

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

2) Intercálase entre la frase “respectiva zona,” y la frase “a procesos previos”, la siguiente frase: “rural o urbana,”.

Las indicaciones no inciden en materias que requieran quórum especial de votación.

5.- Disposiciones que no fueron aprobadas por unanimidad

Todas, salvo la indicación N°2 del Ejecutivo.

6.- Se designó Diputado Informante al señor **José Miguel Ortiz**.

Asistieron a la Comisión, durante el estudio del proyecto, las siguientes personas:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

- ✓ Sr. Andrés Gómez-Lobo, Ministro.
- ✓ Sr. Oscar Carrasco, Jefe de Gabinete.
- ✓ Sr. Guillermo Muñoz, Director de Transporte Público Metropolitano.
- ✓ Sr. Julio Briones, Gerente de Regulación y Finanzas.
- ✓ Sra. Paola Tapia, Asesora Legislativa.

ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE URBANO DE SUPERFICIE

- ✓ Sr. Héctor Moya, Presidente.
- ✓ Sr. Víctor Barrueto, Director Ejecutivo.

DUEÑOS Y CONDUCTORES DE TAXIS COLECTIVOS DE CHILE ,CONATACOH

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| ✓ Sr. Héctor David Sandoval G. | Presidente de Conatacoch C.G. |
| ✓ Sr. Ernesto Morales | Presidente de A.G.M.T.C. |
| ✓ Sr. Luis Contreras P. | Presidente de Fesicor |
| ✓ Sr. Alejandro Álvarez | Secretario General de A.G.M.T.C. |
| ✓ Sr. Pedro Pizarro | Secretario General de Fesicor |
| ✓ Sr. David Singh V. | Secretario Ejecutivo de CONATACOH |
| ✓ Sr. Carlos Masure | Dirigente de Fesicor |
| ✓ Sr. Emiliano Pinto | Dirigente de Fesicor |
| ✓ Sr. Cristian Díaz | Dirigente de Fesicor |

CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TAXIS DE CHILE:

- ✓ Sr. Luis Reyes, Presidente.
- ✓ Sr. Alonso Puebla, Secretario.

METRO DE SANTIAGO:

- ✓ Sr. Rodrigo Azócar Hidalgo, Presidente del Directorio.
- ✓ Sr. Rubén Alvarado Vigar, Gerente General.
- ✓ Sr. Gonzalo Morales Moreno, Fiscal de Metro.

El propósito de la iniciativa consiste en 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.

El Mensaje señala, que el proyecto de ley modifica los siguientes cuerpos legales: ley N° 20.378, que Crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros; ley N° 18.696, que Modifica artículo 6° de la ley No 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; ley N° 18.772, que Establece normas para transformar la dirección general de metro en sociedad anónima; y el decreto con fuerza de ley N°1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito..

i) Respecto del transporte público remunerado de pasajeros

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

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

ii) Nuevas atribuciones para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Con la finalidad de introducir mejoras a la infraestructura que sustenta al transporte público remunerado de pasajeros y, reducir barreras de entrada a nuevos operadores -dado el actual crecimiento de la ciudad y el reducido número de inmuebles destinados a terminales e infraestructura necesaria para el desarrollo de la actividad- el proyecto contempla una atribución en orden a que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones declare de utilidad pública los inmuebles necesarios para ejecutar obras para la instalación y/o funcionamiento de terminales de buses e intermodales, y asimismo, entrega herramientas para

facilitar la disponibilidad de dichos inmuebles. De esta forma, se contará con terrenos que permitirán al Estado abrirse a múltiples alternativas de modelos de operación, pudiendo éstos incluirse como activos en las condiciones base de sus procesos de licitación, para hacerlos más abiertos y eficientes.

iii) Modificación del objeto social de la empresa Metro S. A.

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

Los artículos de competencia de la Comisión son los siguientes:

Artículo primero, N° 1 letra a); N° 5 y N° 9 letra a), i).

- N° 1 letra a) que modifica el artículo 2° de la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, reemplazando en su 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”.

- N° 5 que modifica el artículo 18 de la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, estableciendo que la dieta mensual de 30 Unidades Tributarias Mensuales percibidas por los integrantes del Panel, creado conforme al artículo 14 de la de la referida norma, constituye el monto base -añadiéndosele al mismo- 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.”.

-N°9, letra a) numeral i), que modifica el inciso primero del artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, reemplazando el siguiente 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: “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”.

Por su parte la Comisión de Hacienda también consideró como norma de su competencia el artículo 2° del proyecto, el cual modifica la ley N° 18.772, que establece Normas para Transformar la Dirección General del Metro en Sociedad Anónima, de tal forma que el Metro de Santiago pueda operar buses o taxibuses de cualquier tecnología, que presten servicios de transporte público de pasajeros en superficie, pudiendo prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de uso de vías de conformidad con la ley 18.696 (que establece normas sobre el transporte de pasajeros) u otra modalidad.

Incidencia en materia presupuestaria y financiera

El informe financiero N°51 del 20 de abril de 2015, de la Dirección de Presupuestos señala:

Efectos del proyecto sobre el presupuesto fiscal

La iniciativa propone ajustes y modificaciones a varios cuerpos legales. Sin perjuicio de ello, se estima que sólo tiene efecto fiscal el conjunto de modificaciones a la ley N° 20.378, sobre subsidio para el transporte público de pasajeros, puesto que:

a) Establece un aporte especial adicional al monto contenido en su actual artículo tercero transitorio, que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017, respectivamente, y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022, montos que se dividirán en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

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

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

Por su parte el informe financiero N° 81 de 15 de junio de 2015, que se acompañó a las indicaciones presentadas por el Ejecutivo, señala que en sus números 1), 2) y 3) se complementa y corrige el artículo 1°, precisando la intención del Ejecutivo respecto del incremento de la dieta de los miembros del panel técnico, no de sus reemplazantes. Agrega que las indicaciones de los numerales 4) al 8) precisa que Metro S.A. pueda operar buses o taxibuses; elimina la facultad del Ministerio de expropiar terrenos de terminales de buses y afina los alcances, principios y facultades del Ministerio respecto de los servicios

de transporte público y servicios complementarios. Finalmente, señala que la indicación número 9) precisa el alcance respecto de las zonas en las que el Ministerio podrá ejercer la facultad de convocar a procesos de negociación para modificar tarifas y/o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

Finalmente, el informe señala que estas indicaciones no implican costos adicionales a los reportados en el informe financiero N° 51 de 20 de abril de 2015, que acompaña el inicio de la tramitación del proyecto de ley en comento.

El informe financiero N° 98, de 7 de julio de 2015, que acompañó al segundo conjunto de indicaciones, expresa que esas indicaciones modifican su artículo primero, numeral 1), literal a), en relación a suprimir la posibilidad de incluir entre los motivos de reajuste del subsidio, a los señalados en la misma indicación.

Adicionalmente, el numeral 2) otorga, con cargo a los recursos ya contemplados en el proyecto de ley de la materia, un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales los años 2015, 2016 y 2017 a los propietarios de los taxis colectivos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Pasajeros, al 31 de marzo de cada año.

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

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

Respecto a estas indicaciones, el informe señala que éstas no implican costos adicionales a los reportados en el informe financiero N° 51, de fecha 20 de abril de 2015.

DEBATE

- Señor **Andrés Gómez Lobo**, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

En primer lugar, se refirió a las razones por las cuales el sistema actual del Transporte Público de Santiago es más costoso que el anterior:

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

- Renovación completa de la flota de transporte: buses más nuevos y menos contaminantes.

- Tecnología: medio de pago /clearing/GPS/sinóptico.

- Sistema integrado (no se pagan los trasbordos).

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

A continuación, dio a conocer la siguiente evolución de la Ley de Subsidio:

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

Ley N° 20.432, 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

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

Ley N° 20.696, 25 de septiembre de 2013, 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. Estudio cada dos años para evaluar nivel de subsidios.

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

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

Sobre los perímetros de exclusión indicó que el proyecto de ley contempla la posibilidad de que puedan aplicarse a zonas rurales

A continuación, contextualizó la situación financiera del Transantiago, aportando los siguientes antecedentes:

- 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 mil millones. (Estimación del déficit)

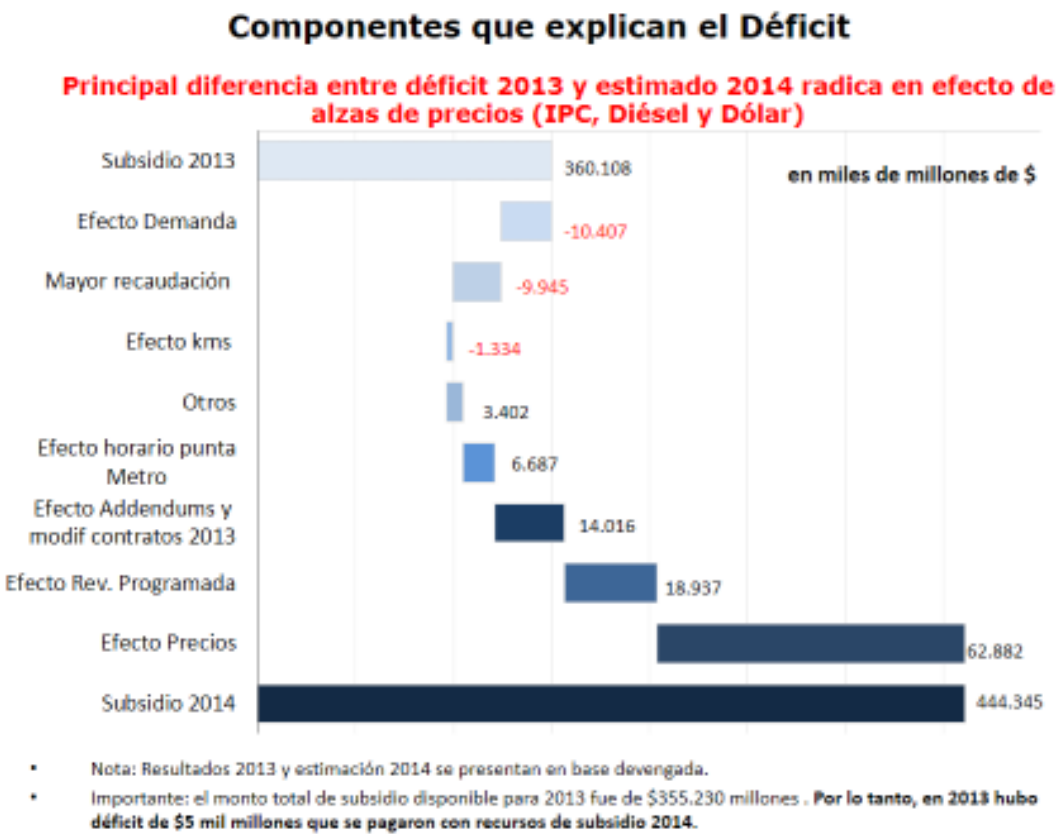
- Como consecuencia en octubre del 2014 se encargó una auditoria para que revisara los modelos de proyección financiera del sistema y explicará la diferencia entre el déficit 2013 y 2014.

- El subsidio y los recursos adicionales disponibles para ese año (Cuenta 5), \$431 mil millones, fueron insuficientes para cubrir el déficit (devengado) de \$444 mil millones.

- 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 2022 para cubrir el costo del sistema, sin subir las tarifas por concepto de déficit (objetivo de la ley 20.696 según su historia).

Manifestó que la principal diferencia entre el déficit 2013 y estimado 2014 radica en efecto de alzas de precios (IPC, Diésel y Dólar), y para explicar los componentes del déficit presentó el siguiente gráfico proporcionado por deloitte:



Adicionalmente a esta auditoría se solicitó a EMBARQ un estudio que demostró 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.

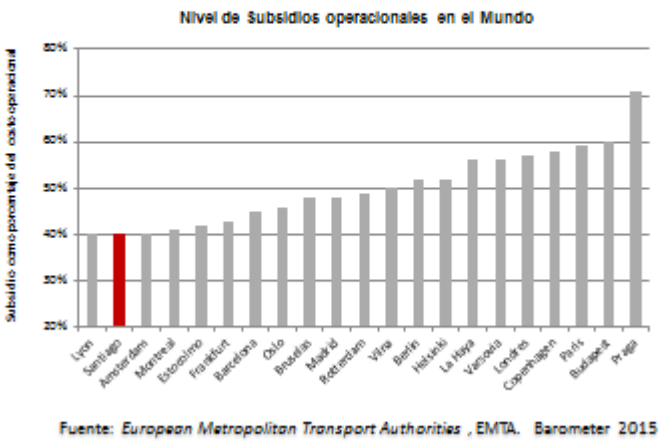
Indicó, además, que según las estadísticas de la CONASET, el número de choques en los que participan buses en Santiago se ha reducido desde más de 6.000 en 2005 a menos de 3.000 en 2010 y que reducciones similares se han registrado en el número de muertos y heridos.

Asimismo, se demostró que 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.

Por otra parte, el informe concluyó también que los subsidios en transporte público en Santiago son proporcionalmente menores al resto del mundo, lo que se ve reflejado en la siguiente imagen:

PROYECTO DE LEY QUE REFUERZA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Santiago presenta bajos subsidios operacionales en comparación con las principales ciudades del mundo



Explicó que si se analiza el porcentaje de costos operacionales que se financian con subsidios en otras ciudades del mundo, se aprecia que Santiago se encuentra en la parte baja de la escala, aun cuando el 40% reflejado incluye el hecho que parte de los costos del sistema en Santiago incluye inversiones en metro, lo que es anómalo a nivel internacional, en el sentido de que los costos del sistema incluyen costo de inversión, en cambio, el porcentaje correspondientes a otras ciudades, incluye el costo operacional financiado con subsidios, sin incluir el costo de inversión, por lo que si se comparar a Santiago en las mismas condiciones estaría indudablemente por debajo del 40%.

El diputado AUTH (Presidente de la Comisión) consultó el porcentaje del costo operacional, a lo cual el ministro señaló que este asciende a 20 - 30% de lo que financia el costo operacional puro, sin incluir inversiones.

El ministro continuó su exposición, recalcando que los subsidios al transporte público constituyen la regla general, más que la excepción. Añadió que el único país que conoce que no contempla este tipo de subsidios es Singapur y aclaró que en ese caso particular hay un impuesto al automóvil que encarece en un 400% el mismo, además de contemplar una tarificación vial.

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

Finalmente, señaló 3 recomendaciones a corto plazo:

- 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 suman la mayoría del riesgo de ingreso sobre cual ellos tienen relativamente poco control (porque la tarifa y frecuencias están establecidas para ellos en los contratos)

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

Por otro lado, ante el mayor déficit no financiado del año pasado, este año el Panel de Experto determinó que se requiere de un alza de \$30 para cubrir dicho déficit y optó para evitarla enviar el presente proyecto de ley.

A continuación, puntualizó que las tres posibles opciones para cubrir el subsidio son las siguientes:

- Disminuir los costos de operación, con efecto negativo en la calidad de servicio.
- Subir las tarifas por déficit, afectando a los usuarios, y
- Aumentar los subsidios.

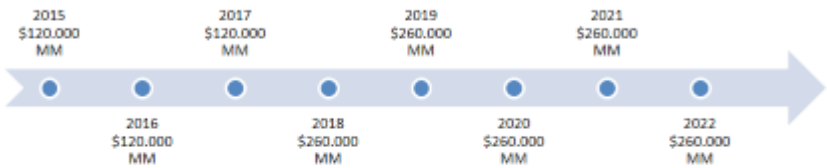
En cuanto al contenido del proyecto de ley destacó: Aumento de los montos de la ley de subsidio, fortalecimiento del transporte público, refuerzo de la continuidad del servicio, ajustes a la ley de quiebras y otras modificaciones complementarias.

Planteó que para lograr los objetivos propuestos la iniciativa pretende modificar las siguientes normas:

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.

 1. AUMENTO EN LA LEY DE SUBSIDIOS Y REAJUSTABILIDAD

1. Aumento del subsidio transitorio.



- **50% para Regiones** y 50% para la Provincia de Santiago, Puente Alto y San Bernardo.
- 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.

2. Margen para eventualidades de un 5% a un 10%

43

En cuanto de los montos del subsidio se propone permitir hasta 60.000 adicionales para Santiago con un espejo de 60.000 en regiones, para los años 2015, 2016 y 2017. Destacó que la solicitud mayor de subsidio no es para este gobierno, sino para el periodo del 2018 al 2022, es decir, cuando los costos aumenten significativamente con la entrada en operación de las líneas 3 y 6 del Metro. Indicó que también se modificará el mecanismo de reajustabilidad del monto subsidio, de manera que el monto de la ley de presupuesto no se reajustará de acuerdo al IPC, sino que a través del indicador de los costos del sistema, de manera que si aumentan los costos de sistema aumentan también los montos del subsidio.



2. MECANISMO DE REAJUSTABILIDAD DEL SUBSIDIO

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

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

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

Considerando uno o más de los siguientes factores de costos:

- Precio del petróleo diésel
- Dólar
- Índice de precio por kilómetro (IPK)
- Otro mecanismo de ajuste y revisión de contrato que impacten en los costos e ingresos del sistema

45

Manifestó que para el fortalecimiento del transporte público se propone ampliar el giro de Metro para que operen buses en superficie, lo que implica:

- Poner a disposición del sistema a una empresa pública en caso de emergencia, contingencias u otro que contribuya a dar redundancia al sistema.
- Operación regular. Metro como comparador público de costos /eficiencia y calidad de servicio. Genera más competencia en el sistema y mayor información para el regulador.

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

Con la misma finalidad se incorpora como transporte público, susceptibles de recibir subsidios, a los ascensores, tranvías y teleféricos.

Respecto de terminales expresó se propone incorporar la posibilidad de que el Ministerio de Transporte (MMT) pueda adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar los terminales de buses e intermodales, como también, el MTT 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.

Manifestó que el proyecto de ley refuerza los principios de la prestación del servicio de transporte, ya que extiende su aplicación no sólo a las licitaciones sino a cualquier modalidad de prestación de los servicios, como también conceptualiza los servicios complementarios: servicios tecnológicos, administración financiera, asistencia operacional, información y atención de usuarios, provisión de buses para que sean prestados por un tercero y otros necesarios para cumplir su finalidad.

Por otra parte, expresó que el proyecto para reforzar la continuidad del servicio extiende y fortalece los bienes afectos a la prestación de los servicios. Explicó que para ello:

- Permite su aplicación no sólo en caso de concesión sino en otras formas de regulación como los perímetros de exclusión.

- Al término de la prestación del servicio, los bienes serán inmediatamente transferidos al nuevo prestador, en el caso que así que se establezca en el contrato de concesión o en el instrumento regulatorio respectivo.

- 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.

Con la misma finalidad se proponen ajuste a la nueva ley de quiebras que pretende actualizar el procedimiento de término anticipado en caso de “quiebra del concesionario”, a la nueva Ley de Reorganización y Liquidación de Empresas y personas y Perfecciona Rol de la Superintendencia del ramo, como también, se incorpora el deber de los veedores y liquidadores intervinientes en un procedimiento concursal de velar por la continuidad de los servicios.

El diputado AUTH (Presidente de la Comisión) solicitó especificar el concepto de perímetro de exclusión.

Sobre el punto, el ministro explicó que cuando se aprobó la ley en el año 2013 se estableció que el Estado pagaría un subsidio a cambio de una rebaja a la tarifa adulta, dado que, por existir rebaja en beneficio de los estudiantes se subía dicha tarifa. Para evitar esa distorsión se estableció fuera de Santiago que, a cambio de un subsidio, los operadores del transporte público disminuyesen la tarifa adulta, de manera que el Estado financie la tarifa estudiantil. Agregó que lo anterior se aplicó solo aquellas ciudades respecto de las cuales el Estado tenía un control de tarifas, por existir contratos licitados, de modo que en las demás ciudades no podía aplicarse el mismo mecanismo y en ese contexto se introdujo en la ley de 2013 el concepto de perímetro de exclusión que, en definitiva, permite que en una ciudad que no existe licitación, pactar con el operador de transporte una tarifa más baja haciéndose cargo el Estado de la rebaja de la tarifa estudiante. Finalmente agregó que el proyecto también busca extender los perímetros de exclusión a zonas rurales.

Dentro de las otras modificaciones planteadas a la Ley de Subsidio destacó: i) SE distingue expresamente entre el financiamiento para seguridad vial o educación vial, ii) amplía a 5 años (hoy son 3 años), la suscripción de convenios de la ley de subsidios con visación del Ministro de Hacienda y iii) 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.

Otra de las modificaciones que se pretenden con la iniciativa es complementar la función actual de Panel de Expertos de pronunciarse sobre materias solicitadas por el MTT, indicando que debe realizarlo en los términos requeridos en materias de contratos de concesión, servicios complementarios y otros. Asimismo se propone ajustar la dieta de integrantes a las funciones incorporadas a partir de las modificaciones de la Ley N° 20.696, pues requiere pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros en regiones, artículo 3 literal b) de la ley de subsidio. Se incorpora 20 UF por sesión con un tope mensual de 70 UF. Luego se refirió a la necesidad de que el Panel se reúna más de una vez al mes y que en todo caso la dieta y que ésta es muy inferior a otras establecidas para otro tipo paneles.

Posteriormente, se refirió someramente a las modificaciones que se plantean a la Ley N° 18.696, que establece normas sobre el transporte de pasajeros:

1.- Incorporar otros medios de transporte público susceptibles de ser regulados por el MTT, tales como vehículos propulsados por otros mecanismos, tales como catenarias o cables. Ejemplo: tranvía o teleférico. Añadió que es posible regular los lugares y espacios donde se desplacen, se detengan, depositen o estacionen, tales como paradas o terminales. Sin perjuicio de las demás autorizaciones. Además, realiza numerosos ajustes a la ley para adecuar estos alcances

2. Ajusta el texto del artículo 3 septies

- Explicita que el procedimiento y metodología de cálculo de la indemnización por término anticipado de la concesión es el del artículo primero transitorio de la Ley 20.504.

El diputado **MACAYA** consideró que a Transantiago le falta una mirada a largo plazo y señaló no compartir la lógica del Panel de Expertos dado que las propuestas que realiza sobre alzas de tarifas, finalmente son revertidas por el gobierno de turno. Consultó las razones por las cuales es necesario inyectarle más recursos públicos. Además, solicitó mayores antecedentes respecto de la operación o ejecución de los recursos espejos.

Criticó la discrecionalidad con la que va a empezar a operar el sistema debido a las modificaciones que se pretenden introducir mediante el proyecto de ley en estudio. Consultó de qué forma va a seguir incidiendo el Parlamento en este tema.

Como cuestión reglamentaria, consultó si el artículo segundo que propone la ampliación del giro del Metro y que no fue calificado por la Comisión Técnica como norma incidencia de esta Comisión, debe realmente ser conocida por ésta, en consideración a que se trata de una sociedad anónima cuyos accionistas son la CORFO y el Fisco de Chile, y por ende, regulada por normas de derecho público, por las que se rigen las empresas del Estado. En efecto, estimó que la Comisión de Hacienda debe conocer aquellas normas que tengan incidencia en materias presupuestaria o financieras de las empresas del Estado, de conformidad con el artículo 17 de la ley orgánica del Congreso Nacional.

Al respecto, el diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) compartió plenamente la opinión del diputado Macaya y en tal sentido estableció que el referido artículo debe ser de competencia de esta Comisión por las razones ya expuestas.

El diputado **ORTIZ** declaró haber participado en la discusión llevada a cabo la Comisión Técnica sobre la materia y declaró que hubo inquietudes de actores de trasportes colectivos, tanto de regiones, como de la región Metropolitana, que fueron plenamente acogidas por las indicaciones presentadas por el Ejecutivo.

También compartió el planteamiento en cuanto que Comisión de Hacienda es competente para conocer del artículo segundo del proyecto que dispone la ampliación del giro, por cuanto ese fue el criterio seguido por esta Comisión en el proyecto modificador de la Ley N° 20.365, que establece franquicia tributaria respecto de sistemas solares térmicos, de la ley general de servicios eléctricos y de la ley que crea la empresa nacional del petróleo (boletín n° 9628-08).

Los integrantes de la Comisión estuvieron contestes en solicitar al Ministro un informe detallado sobre el destino – región por región- de la ley espejo, hasta el día de hoy.

El diputado **DE MUSSY** declaró compartir la opinión expresada anteriormente sobre la falta de una mirada a largo plazo en el Transantiago.

En relación a la comparación que -al inicio de la presentación- se hizo del monto del subsidio en Santiago con respecto a ciudades de otros países, consultó cuál sería el resultado si se comparara el señalado subsidio con los de países de la OCDE. Además solicitó sincerar los datos en cuanto a la calidad de los servicios.

En relación a las 3 opciones para solucionar el problema del déficit consultó la razón por la cual no se consideró la situación de la evasión.

Consultó si existe la fórmula de calcular el subsidio o si solo hay claridad en los factores que inciden en dicha fórmula.

Manifestó que no le parece satisfactoria la explicación del Ejecutivo en cuanto a que el Metro comenzara a operar buses.

El diputado **LORENZINI** cuestionó que existan recursos suficientes para solventar este nuevo sistema. Consultó si el ministerio tiene el respaldo personal, técnico, financiero y fiscalizador para asumir el desafío, dado el alto volumen de los recursos involucrados.

Por su parte, el diputado **SCHILLING** celebró el espíritu del proyecto y señaló que considerando los efectos que el Tansantiago ha tenido en la

población, cualquier iniciativa orientada a paliar el malestar de los usuarios y mejorar la calidad de vida de las personas es válida.

Hizo presente que le merece dudas el aumento de la dieta del Panel de Experto.

Finalmente el diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) señaló que siendo un representante de una comuna servida directamente por Metro, respalda la iniciativa y manifestó los siguientes comentarios: En cuanto al alza de tarifa determinada por el Panel de Expertos, consideró injusto que sea soportada por la población santiaguina.

Sostuvo que el fracaso del sistema se debe a la convicción que se tuvo inicialmente en cuanto a que podría financiarse sin necesidad de recurrir a ningún tipo de subsidios.

Consideró un progreso relevante el destino de los recursos espejos al sistema de transporte.

No obstante lo anterior, consideró fundamental la incorporación del concepto de transporte colectivo menor. Recordó, además, que existe un acuerdo entre el Gobierno y el referido sector en tal sentido, por lo que le parece importante incorporarlo en este proyecto de ley.

Celebró la decisión de ampliar el giro del Metro, por cuanto es evidente que el Metro no puede asumir la administración y conducción en caso de emergencia, si carece de experiencia en el manejo de transporte en superficie.

Solicitó al ministro mayor información sobre lo que se ha ejecutado y ejecutará en materia de infraestructura, como asimismo, qué se ha hecho para combatir la evasión.

El diputado **JARAMILLO** consultó por la fiscalización existente en regiones sobre los FAR.

El **Ministro señor Gomez-Lobo** señaló, respecto del gasto en regiones, que el “espejo” se divide en dos partes: una de ellas es administrada directamente por el MTT y, que la otra, va al Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Indicó que el FAR no está operativo por encontrarse pendiente su reglamento en Contraloría.

Expresó que la mayoría de las críticas realizadas por los integrantes de la Comisión son al Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Explicó que cada año el ministerio ha ido aumentando los recursos que se gastan en infraestructura o en servicios de transportes subsidiados.

En cuanto a la dirección del Transantiago señaló que su principal problema es la congestión y su clave es la infraestructura. Enfatizó que el 63% de los usuarios lo califican con una nota de satisfacción de 5.0 o superior.

El diputado **MELERO** señala que el artículo 3° transitorio del proyecto, que establece el aporte especial para el transporte, modifica la autorización para exceder el límite del 5 al 10%, y en tal sentido, solicitó al ministro justificar las razones por las cuales se aumentó al doble dicho porcentaje.

Segunda sesión

- Don Andrés Gómez Lobo, Ministro de Transporte y Telecomunicaciones.

Inició su exposición dando respuestas a las consultas efectuadas por los integrantes de la Comisión en la sesión pasada.

En relación a la visión a largo plazo que se tiene del sistema del transporte en la ciudad de Santiago, explicó que el problema del transporte público se debe principalmente a la congestión en superficie causada por automóviles privadas. Hizo presente que la solución pasa por mejorar la infraestructura, para lo cual el gobierno se encuentra invirtiendo fuertemente en el sistema de Metro para que éste opere en forma eficiente y eficaz, construyendo actualmente dos nuevas líneas y expandiendo la red en más de 40 kilómetros de vía exclusiva o corredores exclusivos para el transporte mayor.

Enfatizó que el funcionamiento del transporte público mejora significativamente cuando disminuye la congestión. Por lo tanto, la visión a largo plazo es -mientras no esté lista la infraestructura que se está construyendo tanto en trenes como en Metro, no encarecer excesivamente el transporte público y, es por ello, que se solicita mediante este proyecto de ley fondos adicionales.

Respecto de los recursos espejo, hizo presente que la información existe y que la deja a disposición de la Comisión.

Sobre la consulta respecto de la comparación del subsidio con los montos establecidos en países de la OCDE, recordó que las estadísticas son en base a ciudades e indicó que no es posible entregar un promedio por países. Expresó que en Estados Unidos el 37% de los costos operativos se cubren con tarifas y el resto corresponde a subsidios.

Respecto de la evasión señaló que en la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones del Senado comenzó a discutirse el proyecto de ley sobre la materia. Hizo presente que no solo a través de esa iniciativa se pretende dar solución al problema, sino que también, se encuentran llevando a cabo las siguientes medidas: plan multidimensional, estableciendo más zonas pagas. Al respecto señaló que los operadores han creado 39 zonas pagas, operadas por ellos mismos, dado que los son los principales interesados en reducir la evasión, ya que el 70 % de su remuneración va a depender de los pasajeros transportados. También se incrementó en un 400% la presencia de fiscalizadores en la calle y se está solicitando, además, mayor presupuesto para seguir aumentándolos. Además de lo anterior, se está expandiendo la red de carga bip para reducir el número de evasores involuntarios.

Manifestó que recientemente se ingresó una indicación que introduce modificaciones para que el indexador se reduzca solo a parámetros objetivos,

como también asumir el compromiso que el gobierno contrajo con el sector de los taxis colectivos, en cuanto a la entrega de un pago compensatorio. Finalmente, se amplía de 3 a 5 años el período para los perímetros de exclusión.

Sobre otras dudas surgidas por los parlamentarios respecto a la ampliación del giro del Metro S.A, reiteró la importancia de contar con un operador de última instancia con experiencia en la operación de buses en superficie. Recalcó que la empresa requiere este cambio en el giro para poder operar una tecnología que no sea la eléctrica. Además, resaltó la importancia de tener un comparador público-privado que permita mejorar la información obtenida sobre los costos y las dificultades operativas del sistema.

El diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) solicitó especificación de las cifras de vías segregadas y exclusivas que tendría el sistema si se cumple la meta de 40 kilómetros adicionales. El ministro señaló que actualmente se cuenta con 110 kilómetros, aproximadamente, de pista solo bus y 30 kilómetros de vías exclusivas (140 kilómetros de vías priorizadas para transporte público sin segregación) y que la meta es llegar el próximo año a 200 Kilómetros adicionales de vías exclusivas y pistas solo bus, con cámara de fiscalización. Añadió que actualmente existen 60 kilómetros de corredores exclusivos y la meta es llegar a 100 a fines de este gobierno.

Por su parte, el diputado **MELERO** insistió en la consulta sobre la justificación para aumentar la autorización para exceder al límite de gasto de un 5% a un 10%. A lo consultado, el ministro explicó que el 5% ya estaba consagrado en la ley como una válvula de escape, es decir, se trata un mecanismo excepcional que se aumenta al doble para tener un mayor margen frente a alguna coyuntura específica, para suavizar el eventual alza de tarifa.

Entiende la motivación de aumentar el porcentaje para tener un mayor margen en caso excepcional, sin embargo, considera excesivo duplicar el monto. Consultó por la evidencia empírica que justifica dicho aumento.

El **ministro señor Gómez-Lobos**, señaló que hay que entender la magnitud de la industria, que mueve diariamente 4.6 millones de personas. Indicó que la masividad implica anualmente costos cercanos a los 1.000 billones de pesos, por lo tanto, explicó que pequeñas variaciones como el aumento del petróleo o el dólar, pueden generar cambios significativos en los costos. En razón de lo anterior, se estimó dar un margen mayor por la magnitud de los costos que están involucrados.

El diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) señaló que sería interesante informar a la Comisión la ejecución presupuestaria de ese 5%, para entender la experiencia empírica que ha motivado al Ejecutivo requerir este margen adicional.

El ministro explicó que el aumento al doble busca dar un margen de aumento de costos imprevistos que se pueden tener en un año particular, ya que a fin de año el Panel de Expertos tiene que cuadrar cifras entre ingresos y subsidios, en comparación a los costos, por lo tanto, si en el mes de septiembre

se produce un aumento del 20% del valor de petróleo, el Panel debiese aumentar la tarifa en \$ 20 para cubrir en tres meses el déficit existente.

En cuanto a la ejecución presupuestaria del 5% indicó que dicho porcentaje se ha gastado en el costo del sistema.

El diputado **AGUILÓ** consultó por los proyectos que se gastan en regiones por la vía de los recursos “espejo”, dado que revisando la información respecto de la región del Maule, percibe que los proyectos tienen su bajada presupuestaria mediante las partida SUBDERE PMU (programa de mejoramiento urbano). Expresó que en años anteriores los proyectos eran igualmente financiados, sin embargo, hoy se realizarán mediante recursos espejo, es decir, no se trata de recursos adicionales. En tal sentido, consideró más apropiado un ejercicio presupuestario contable que estableciera que las regiones sigan recibiendo el PMU y que, por la vía de los recursos espejo, tendrán un monto adicional.

El ministro consideró interesante, para explicar en detalle lo consultado, proporcionar un informe que abarque, en general, el tema de infraestructura en transporte, considerando todas partidas.

El diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) recordó que el espíritu de la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, fue destinar los recursos de la ley espejo para una actividad equivalente a la que se destinaba el subsidio del Transantiago.

Complementando lo anterior, el ministro agregó que, cada vez son más los recursos administrados por el MTT, en comparación a los entregados por el Fondo Nacional de Desarrollo Regional y, que en la medida que el MTT vaya creciendo, van a seguir aumentando los recursos en la misma línea.

El diputado **SILVA** manifestó que la indicación propuesta por el Ejecutivo con el propósito de objetivizar más los parámetros del reajuste es una mejora al proyecto, sin embargo, considera que cuando el Ejecutivo pretenda reajustar debe hacerlo a través del Parlamento. En segundo lugar, manifestó su disconformidad con la justificación del Ejecutivo respecto del aumento del 5% al 10% de la válvula de escape, habida consideración de la falta de recursos anunciado recientemente por el gobierno. Por otra parte, consultó si en el aumento de los recursos se consideró beneficiar, en algún sentido, a los adultos mayores.

En cuanto a la ampliación del giro de Metro S.A, estimó que obedece una decisión de fondo que no debiese darse lateralmente en esta instancia, sino que requiere, por el contrario, de una discusión más detallada, toda vez que se trata de un cambio de rol de una empresa del Estado.

Consultó finalmente la pertinencia de la indicación que beneficia al sector de taxis colectivos, por cuanto se plantea a una disposición que no es de competencia de esta Comisión. También consultó por la próxima sesión del Comité de Expertos, ello en atención a que en una sesión, de marzo del año en

curso, efectuó una recomendación de alza de tarifa, que fue modificada en abril, a la luz de un proyecto de ley que está recién en etapa de discusión.

El diputado **SCHILLING** luego de hacer un análisis sobre la importancia de reconocer que no todos los problemas públicos se solucionan con iniciativas privadas, anunció aprobar con entusiasmo el proyecto de ley. Luego consultó al ministro por los términos en que está definido los perímetros de exclusión.

El diputado **JARAMILLO** coincidió con el diputado Silva en cuanto a que el aumento de recursos debe ser solicitarse mediante una ley.

Por su parte, el diputado **DE MUSSY** expresó que han habido consultas que no han sido respondidas con la profundidad necesaria y, en tal sentido, solicitó al ministro acompañar informe que explique detalladamente ciertos temas, tales como la evasión y la justificación del aumento de los recursos involucrados en el proyecto, por ser de considerables montos. Finalmente, consultó al ministro si está dentro de las ideas del gobierno replantearse el Transantiago y proponer una reforma real al sistema en lugar de solicitar los recursos por esta vía.

El diputado **SANTANA** preguntó, por una parte, si ha existido un diagnóstico de las variables que han afectado al sistema y cómo se han aplicado los elementos correctivos al Transantiago, por otra parte, consultó por la reasignación de recursos para transporte regional, en relación con la responsabilidad del Estado en la fiscalización de las políticas de subsidios al transporte público y de seguridad de los mismos, principalmente en regiones extremas del país. Expresó que la consulta se motiva en que al observar el número de reclamos se desprende que han aumentado exponencialmente. En efecto, enfatizó que estas iniciativas que otorgan más recursos no cumplen con los niveles de satisfacción que los demandantes solicitan de la política de transporte público.

Finalmente, el diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) celebró la propuesta de ampliación del giro del Metro S.A, dado que son los ciudadanos quienes exigen al Estado estar preparado para que actúe eficazmente cuando una empresa del Estado atraviesa un momento de crisis. Añadió que existen evaluaciones objetivas y comparadas que señalan al Transantiago como el mejor sistema integrado de transporte latinoamericano, con todo el nivel de satisfacción conocido. No obstante lo anterior, manifestó preocupación por el cumplimiento de los compromisos adoptados en materia de inversión de infraestructura del Transantiago, ya que si disminuyen los tiempos de circulación de los buses, las personas van a dejar de subirse a ellos y, al contrario, a medida que el diferencial entre andar en auto y andar en bus sea significativo, en favor del bus, las personas van a preferir subirse a estos últimos.

Finalmente, los integrantes de la Comisión acordaron votar el proyecto el martes próximo, en una sesión especial citada para ese efecto, escuchando previamente al Gerente General del Metro S.A, quien dará su opinión respecto de la ampliación del giro de esa empresa del Estado.

- Representantes de la Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie, ACTUS.

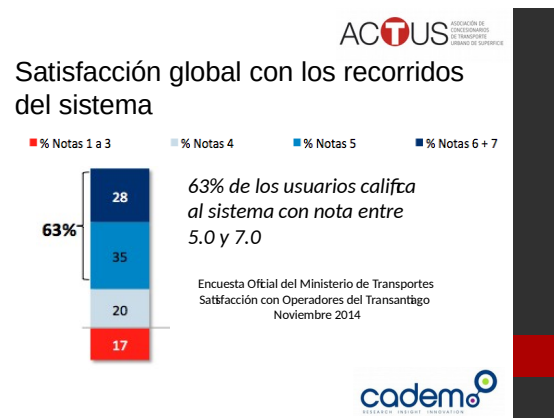
- Don Victor Barrueto, quien se refirió específicamente al tema del subsidio y particularmente al estudio que la Asociación realizó sobre el mismo.

Explicó 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. Añadió que su 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.

Luego se señaló que el monto de la evasión durante el año 2014 asciende a \$ 66.201 millones.

Recalcó que la opinión unánime de los expertos es que el Transantiago es el proyecto de transporte moderno de América Latina más avanzado, ya que integra prácticamente a toda la ciudad de Santiago.

A continuación, presenta la siguiente imagen que da cuenta que el 63% de las personas califican al Transantiago con nota entre 5 y 7. El resultado demuestra que quienes utilizan el sistema son aquellos que le ponen mejor nota y, por el contrario, quienes no lo utilizan lo califican con notas deficientes.



Explicó mediante los cuadros siguientes, el último análisis que ACTUS hizo sobre el monto del subsidio.

ACOTUS

ASOCIACIÓN DE
CONCESIONARIOS
DE TRANSPORTE
URBANO DE SUPERFICIE

Ingresos y egresos del sistema:

➤ Los ingresos totales regulares del sistema en 2014 fueron por \$551.620 millones, mientras que los costos totales fueron de \$980.992 millones (sumando los pagos a los concesionarios de vías, Metro, AFT, servicios tecnológicos y otros).

Año	Ingresos	Egresos	Resultado antes de subsidio
2014	551.520	980.992	-429.372

ACOTUS

ASOCIACIÓN DE
CONCESIONARIOS
DE TRANSPORTE
URBANO DE SUPERFICIE

Costos del sistema

➤ 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.

Año	Operadores de vías	Metro	Servicios complementarios financiera y tecnológico	Egresos totales
2014	683.694	224.349	72.949	980.992

Luego, mediante una metodología de cálculo demostró qué sucede si no se subsidiaran los transbordos ni a los estudiantes y si los adultos mayores pagarán la totalidad de su pasaje.

ACOTUS

ASOCIACIÓN DE
CONCESIONARIOS
DE TRANSPORTE
URBANO DE SUPERFICIE

Metodología

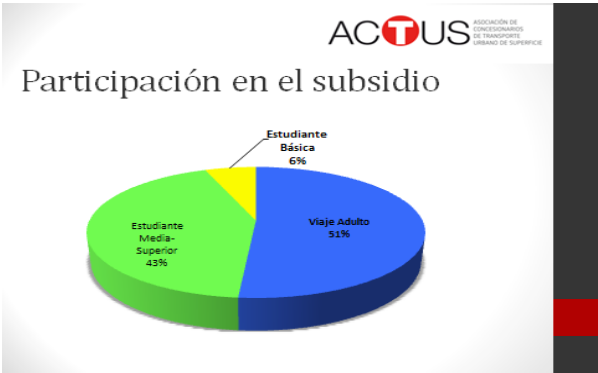
USUARIO	INGRESO ESTIMADO (sin pago de transbordos)	INGRESO MÁXIMO POTENCIAL (Pagando los transbordos)	SUBSIDIO REQUERIDO
Adulto	497.238	740.629	243.391
Estudiantes	53.947	284.124	230.177
TOTAL	551.185	1.024.753	473.568

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 (980.992 millones de pesos).

Luego demostró cómo se distribuye la participación del subsidio:



Respecto de la tarifa rebaja de estudiante manifestó 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.

Respecto del subsidio al transbordo señaló que el transbordo es inherente al actual sistema de transporte público: 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. Agregó que cuando el usuario paga 640 pesos, el Estado le subvenciona con 330 pesos, porque lo que realmente el viaje cuesta 970 pesos.

Mediante la siguiente imagen se demuestra que el monto la suma de los subsidios de transbordos y estudiantes es superior al del subsidio público existente, es decir, actualmente el sistema con los ingresos de las tarifas está financiando parte del subsidio.

ACOTUS ASOCIACIÓN DE CONCESSIONARIOS DE TRANSPORTE URBANO DE SUPERFICIE

¿Cómo se utiliza el subsidio?

Subsidio Transbordos	243.391
Subsidio Estudiantes	230.177
Total (Subsidio requerido)	473.568
Subsidio ejecutado 2014	400.155

Se concluye así que hoy **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, sino que lo existe es un subsidio social a los escolares y el financiamiento de los transbordo.

AC TUS

ASOCIACIÓN DE
CONCESIONARIOS
DE TRANSPORTE
URBANO DE SUPERFICIE

Otros costos del sistema

ITEM	MONTO (en millones de pesos)
Financiamiento de infraestructura Metro	74.783
Costos de servicios complementarios	72.949

De los datos proporcionados estimó que 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.
- En la próxima licitación se podría disminuir el costo de los servicios complementarios tecnológicos.

Enfatizó que lo anterior reduciría el costo total del sistema de transporte público, sincerándolo, y por tanto quedaría como piso solo el subsidio al transbordo que es inherente al sistema: 253.000 millones de pesos.

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

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

Estimó que por primera vez se podría discutir con calma cuál es el subsidio operacional que necesitamos basado en una definición de la calidad y el nivel de servicio que queremos garantizar a los usuarios del sistema de transporte.

Expresó que para ello es menester hacerse las siguientes preguntas: Queremos buses de un estándar superior al actual, que sean Euro VI o híbridos, menos contaminantes y menos ruidosos, queremos buses con más asientos, y por lo tanto, más buses, más seguros y con cámaras, queremos buses con aire acondicionado y en promedio más nuevos, queremos una regularidad de los servicios de cinco minutos, lo que implica considerar también más buses, queremos buses súper expresos con asientos para los trayectos más largos.

Hizo presente que hoy día no estamos discutiendo estos temas, es decir, no estamos discutiendo el subsidio operacional, sino cómo cubrimos el déficit que falta.

El diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) señaló que sería importante conocer la perspectiva de la empresa desde el punto de vista de la evasión.

Sobre el punto el señor **Héctor Moya**, Presidente de ACTUS, señaló la evasión es un tema que ha estado latente en la prensa, sin embargo sostuvo que las cifras dadas son equívocas. Preciso que el monto de evasión del año 2014 asciende a US\$116 millones y no US\$ 400 millones como lo han anunciado los medios de comunicaciones.

En segundo lugar, expresó que a quien afecta la evasión es al operador, es por ello que a partir del año 2012 se adoptó la medida de disponer a 2.000 fiscalizadores en los paraderos, aun cuando la solución para combatir la evasión es mejorar la infraestructura.

- Don Héctor Sandoval Gallegos, Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile, CONATACoch C.G.

Señaló que el proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales que dicen relación con el transporte público, tiene como objetivo la recaudación para el financiamiento de las tarifas y subsidios del Transantiago.

Hizo presente, que desde el inicio de su tramitación, llamó la atención el hecho de que el proyecto no se refiera al transporte público menor. Luego, de hacer una breve síntesis de las observaciones formuladas ante la Comisión Técnica, destacó que al momento de discutirse el reembolso del impuesto específico de transporte de carga, plantearon al gobierno su preocupación por no haber sido considerado en el mismo y, en tal sentido, el Ejecutivo asumió el compromiso de acoger el reembolso compensatorio solicitado por este sector de transporte, el cual asciende a 5 UTM para los años 2015, 2016, 2017.

Es así como el Ejecutivo formuló recientemente una indicación al artículo primero para agregar al numeral 9) el siguiente literal c), nuevo:

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

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

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

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

Finalmente, manifestó pleno apoyo a la indicación del Ejecutivo e instó a los integrantes de la Comisión a aprobarla en los mismos términos, toda vez que ella va en directo beneficio del transporte menor que transporta a la mayoría de los pasajeros en regiones.

- Don Luis Reyes Castro, Presidente de la Confederación Nacional de Taxistas de Chile (Confenatach).

Expresó, en primer lugar, que la organización cuenta con 50 años de existencia y con un reconocido historial sindical, gremial de vasta experiencia, es así como uno de los principales objetivos es potenciar el sindicalismo, tanto dentro de la región metropolitana como a nivel nacional.

Señaló que la institución privilegia las particularidades y condiciones de cada región. Indicó que son el único organismo en Chile que representa el 70% del sector en sus cuatro modalidades.

Solicitó ser incorporados en el presente proyecto que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones en la ley N° 20.378, particularmente en lo que dice relación al reconocimiento de un bono compensatorio de 5 UTM anuales, tal como fue acordado para la modalidad de taxis colectivos por parte de Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda. Es así como reclama extender dicho beneficio a la modalidades de taxis básicos, sub modalidades ejecutivos y turismo.

Por lo anterior, planteó la urgente necesidad de formular indicaciones al citado cuerpo normativo, específicamente al artículo 2°, relativo al otorgamiento del subsidio, en el sentido de reemplazar la expresión “taxis colectivos” por la siguiente “Taxis básicos- ejecutivos – turismo y colectivos”

El fundamento de lo anterior radica en que constituyen transporte público de pasajeros que contribuyen con su aporte al desarrollo del país. Explicó que diariamente transportan una gran cantidad y diversidad de pasajeros.

Finalmente, hizo presente la urgente necesidad de mejorar las condiciones de seguridad en las que trabajan la mayoría de sus trabajadores.

El diputado **AUTH** (Presidente de la Comisión) manifestó preocupación sobre las falencias en materias de seguridad, por lo que se comprometió a transmitir las inquietudes planteadas.

Tercera sesión

- En representación **METRO DE SANTIAGO**, concurren los señores: **Rodrigo Azocar Hidalgo, Presidente del Directorio, Rubén Alvarado Vigar, Gerente General y Gonzalo Morales Moreno, Fiscal de Metro.**

- El señor **Rodrigo Azócar**, Presidente del Directorio, expresó, en primer lugar, que Santiago es una urbe compleja, lo que se aprecia en el siguiente cuadro. También se refiere a su proyección al año 2020.



A continuación demostró cómo se distribuyen los distintos medios de transporte:



Explica que el 30 % de los viajes que se realizan son solo en metro, un 33% de viajeros usan metro y busca, y que 37% de pasajeros usan solamente buses.

El señor **Andrés Gómez-Lobo** (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones) complementó que las cifras no contemplan los viajes en taxi colectivos o taxis. El 78% de los viajes en el transporte público en Santiago usan, en alguna de sus etapas, buses.

- El señor **Azócar** hizo alusión a los principales hitos históricos:
- El 22 de enero de 1974 se crea la Dirección General de Metro, como parte del Ministerio de Obras Públicas, mediante LD 257.
 - El 28 de enero de 1989 fue publicada la Ley 1989 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 CORFO y el Estado de Chile, este último representado a través del Ministerio de Hacienda.

Explicó que Metro está regulado por la ley de sociedades anónimas que prescribe que tanto los directores como gerentes de la empresa deben cumplir con las mismas obligaciones que aquellos pertenecientes a sociedades abiertas.

- A continuación se refirió a las principales cifras del estado de operación:
- Durante el año 2014, Mero realizó 667 millones de viajes, lo que representa un aumento de un 0.12% en comparación al mismo periodo 2013.
 - De esta forma sostuvo que se registraron 773.351 más de traslados en la red que el año anterior.

- En 2014 la afluencia promedio de pasajeros en día laboral fue de 2.387.000.
- El 31% de los viajes durante el 2014 se realizó en horario punta, mientras que un 69% se efectuó en horario valle.

Posteriormente, proporcionó antecedentes respecto de las nuevas líneas 3, 6 y extensiones que representan un crecimiento de un 45% al 2020.

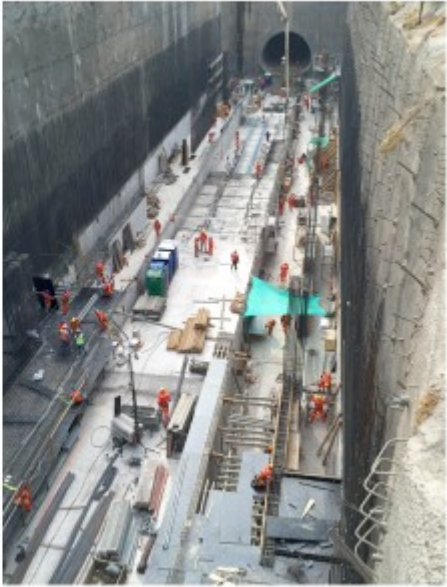
Antecedentes del proyecto nuevas Línea 3, 6 y extensiones: Crecimiento de un 45% al 2020



La construcción simultanea de las líneas 3 y 6 representa el mayor desafío en nuestra historia.

A ello se suma la extensión de las líneas 3 y 2.

- 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 US\$3.931 millones de inversión.
 - 13 comunas beneficiadas.
 - Cerca de 1,6 millones de habitantes potencialmente beneficiados.
- Al 30 de junio, la construcción de las líneas 3 y 6 presentan un avance estimado de 42,2%.



Aclaró que la hora punta comprende dos horas en la mañana y dos horas en la tarde. Al respecto, el señor Auth (Presidente de la Comisión) consultó cuántas personas se trasladan en dicho horario. El señor Azocar señaló que en ese horario se traslada el 31% de los usuarios.

Luego se refirió a los principales ejes estratégicos que se tienen presente en la mirada de futuro.



A continuación se refirió específicamente a los artículos que se refieren al giro actual de la ley N° 18.772:

Artículo 1° “Autoriza al Estado para desarrollar actividades empresariales de servicio público de transporte de pasajeros, mediante ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos u otros medios eléctricos complementarios y servicio anexos”.

Artículo 2° “... La sociedad anónima tendrá por objeto la realización de todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos u otros medios eléctricos complementarios y las anexas a dicho giro, pudiendo con tal fin constituir o participar en sociedades y ejecutar cualquier acto u operación relacionados con el objeto social...”

Expresó que en la Comisión Técnica se acogieron las observaciones planteadas por Metro y que decían relación con los siguientes aspectos:

- Se elimina la expresión «u otros medios eléctricos complementarios» y se reemplaza por «buses y minibuses»:

"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".

- Se agrega un nuevo inciso 3ro. al artículo 2° 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 N° 18.696 u otra modalidad".

Finalmente, expresó que el directorio coincide plenamente con el ministerio en cuanto a que la ampliación de giro agrega valor a metro para que pueda operar como operador de última instancia, lo que le da más flexibilidad a la autoridad en su negociación, en su diseño, como operador de transporte, y adicionalmente, genera una referencia para poder establecer comparaciones en términos de estructuras de costo.

El señor **Melero** señala que la encuesta ADIMARK arroja un rechazo de un 80% al manejo del transporte y que la encuesta de satisfacción arroja una nota 4.0 aproximadamente. Pone a disposición un estudio de Libertad y Desarrollo en el cual se califica con nota 3.8, por los usuarios el transporte público de Santiago. Consulta al Ministro de qué manera se harán cargo de las fallas que ha experimentado el Metro de Santiago.

El señor **Monsalve** solicita del señor Ministro que entregue información comparada acerca del funcionamiento de metros en países de situación similar.

El señor **Schilling** no cree que el Metro se haya echado a perder, sino que se ha democratizado. Estima que si se encuestara a los usuarios sólo respecto al Metro las respuestas arrojarían notas superiores y considera que cualquier experto manifestará que ha de privilegiarse al metro como transporte público.

Consulta al señor **Azócar** acerca de la forma de organización corporativa que utilizará el metro para la ampliación del giro.

El señor **Macaya** tiene una opinión crítica respecto a mezclar un tema tan importante como el transporte público con el tema del bono a los taxis colectivos.

Estima que el hecho de que el Metro amplíe su giro puede significar la salida de actores privados y pregunta qué plan hay al respecto.

El señor **Silva** solicita al Ministro entregue un estudio en donde se evalúe la capacidad del Metro para asumir un giro distinto; pregunta de qué manera se asumirá la ampliación de giro por parte del Metro y solicita un breve resumen del resultado financiero de peste en los último tres meses.

El señor **Ortiz** recuerda que este proyecto ingresó a la Cámara de Diputados el 21 de abril pasado y en que la Comisión Técnica estuvieron presentes, representantes del Metro y muchos otros actores y considera que siendo este un tema tan vital para la gente no debiera tratarse como un tema político.

El señor **Auth** (Presidente de la Comisión) señala que el Metro es una empresa que figura bien en los rankings e imagina que nadie discute la necesidad de contar con transporte público integrado. Agrega que antes del Transantiago el metro movilizaba 1.100.000 personas y que hoy moviliza más del doble de esa cifra. Opina que nadie discute la necesidad de ampliar el giro del Metro y cree que los resultados de las encuestas dependen de la forma en que se formulen las preguntas, porque si se les preguntara acerca de la ampliación del giro del caso cree que los resultados serían satisfactorios. Hace presente que existe un compromiso ministerial de ampliar la infraestructura y considera que la ampliación del giro del Metro es absolutamente necesaria. Ha quedado en evidencia la necesidad de que el Estado tenga un instrumento de esta naturaleza.

El señor **Gómez-Lobo** (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones) considera una paradoja que en la encuesta CEP el transporte público no aparezca como una preocupación ciudadana y sostiene que es mejor la valoración que hace el usuario del Metro que la que hace el no usuario. Añade que la encuesta ADIMARK sobre transporte público en regiones no recibe una nota muy diferente, por cuanto éste recibe una mala calificación por problemas de congestión e infraestructura. Reconoce que las fallas de mantención del Metro fueron el resultado de una reducción de costos y precisa que los incidentes que se han producido no se han originado por excesos de carga sino por problemas eléctricos. Sostiene que es clave expandir el Metro, correderos y trenes, y que para ello se consideran más recursos hasta el año 2022, cuando operarán las nuevas líneas del Metro.

El señor **Jaramillo** solicita que se haga llegar un informe sobre la forma cómo se fiscaliza el denominado sistema espejo, para que sus recursos se utilicen efectivamente en transporte público.

El señor **Azócar** (Presidente del Directorio del Metro) reconoce que los incidentes experimentado por el Metro el año pasado tuvieron un costo en la evaluación que mes a mes efectúa ADIMARK. Asevera que hoy existe una notable reducción en la tasa de fallas de los sistemas y vías del Metro y que este año no se han registrado fallas de más de 30 minutos.

Asegura que el Metro se encuentra en condiciones de operar su ampliación de giro y que como directorio están conscientes de lo que significa este proyecto de ley y dispuestos a evaluar la operación de buses y taxibuses. Añade que no cuentan con estudios al respecto, pero si tienen una vasta experiencia en el sistema de transporte combinado, dada su experiencia con Metrobus y licitación de recorridos, por lo cual saben de tarifas integradas. Destaca que el Metro de Santiago es el único del mundo con resultado operacional positivo, por tanto sin subsidios, y que financia un tercio de sus inversiones. Sostiene que éste tiene una gran reputación y que hoy tienen la voluntad de ser parte del sistema de transporte integrado de Santiago, tarea que se ha incorporado en sus objetivos estratégicos.

El señor **Schilling** consulta qué exigencias se harán para mejorar la calidad del servicio del transporte público y qué indicadores se utilizarán para su evaluación.

El señor **Melero** consulta acerca de la planificación que existe para el uso de vías segregadas y paralelas.

El señor **Gómez-Lobo** (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones) señala que el ministerio fiscaliza el sistema permanentemente y que hay usuarios con alta satisfacción y otros más rezagados; explica que se ha planificado una provisión de nueva flota que permita a los operadores cuyos contratos se acaban el octubre de 2018, renovar su flota, porque esta pasará al próximo concesionario. También se construirán terminales que otorguen condiciones adecuadas para los conductores y para guardar buses, entre otras medidas.

En lo que se refiere a vías segregadas explica que en la actualidad se cuenta con 60 kilómetros y que se están construyendo 40 kilómetros adicionales. En lo que se refiere a las vías exclusivas, en la actualidad se cuenta con 160 kilómetros y se quiere llegar a 220. Sostiene que el proceso de mejoramiento de transporte público es continuo y esto significa constantes revisiones.

VOTACIÓN

La Comisión Técnica consideró de competencia de esta Comisión el artículo primero, N° 1 letra a); N° 5 y N° 9 letra a) numeral i).

La Comisión agregó a su competencia el artículo segundo, por estimar que tiene incidencia en materia de administración presupuestaria y financiera del Estado, al permitir ampliar su giro al Metro de Santiago.

Las normas sujetas a votación son del siguiente tenor:

“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”.

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.”.

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”.

Agregado por la Comisión de Hacienda:

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.”.

Indicaciones del Ejecutivo

Al artículo primero

1) Para modificar el numeral 1), literal a), en el siguiente sentido:

a) Reemplázase la última coma (,) por la letra “e”.

b) Elimínase la frase final “y todos aquellos mecanismos de ajuste y revisión de los contratos que impacten en los costos e ingresos del sistema”.

2) Para agregar al numeral 9) el siguiente literal c), nuevo:

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

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

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

Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito también por el Ministro de Hacienda, determinará la forma de hacer efectivo el reembolso, en el que se establecerán los términos, condiciones, modos de acreditar los requisitos, tales como la exhibición del permiso de circulación, certificados de revisión técnica y emisión de gases vigentes, plazos para acceder a éste, el cronograma, procedimiento y forma de pago, por parte del Servicio de Tesorerías y demás normas pertinentes para su

correcto otorgamiento. Este reglamento deberá ser dictado dentro de los treinta días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial”.”.

Al artículo quinto

3) Para reemplazar el artículo quinto por el siguiente:

“Artículo quinto.- Modifícase 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), del siguiente modo:

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

2) Intercálase entre la frase “respectiva zona,” y la frase “a procesos previos”, la siguiente frase: “rural o urbana,”.”.

Acuerdo de la Comisión

La Comisión acuerda votar en forma conjunta las normas de su competencia (artículo primero, N° 1 letra a); N° 5 y N° 9 letra a) numeral i) y artículo segundo) y con el mismo quórum las indicaciones del Ejecutivo, salvo la indicación número 2) recaída en el artículo primero del proyecto sobre la cual se ha pedido votación separada y que hace referencia al reembolso a favor de los propietarios de taxis colectivos.

Sometidos a votación el artículo primero número 1), letra a); número 5); número 9), letra a) numeral i); y artículo segundo, conjuntamente con las indicaciones del Ejecutivo (excluida la indicación número 2) son aprobados por los votos favorables de los diputados señores Pepe Auth (Presidente de la Comisión); Sergio Aguiló; Enrique Jaramillo; Pablo Lorenzini; Manuel Monsalve; José Miguel Ortiz; Ricardo Rincón, y Marcelo Schilling. Votaron en contra los señores Javier Macaya; Patricio Melero, y Ernesto Silva. Se abstuvo el señor Alejandro Santana.

Sometida a votación la indicación número 2) del Ejecutivo, recaída sobre el artículo primero del proyecto, es aprobada por el voto unánime de los señores diputados Pepe Auth (Presidente de la Comisión), Sergio Aguiló; Enrique Jaramillo; Pablo Lorenzini; Javier Macaya; Patricio Melero; Manuel Monsalve; Jose Miguel Ortiz; Ricardo Rincón; Alejandro Santana; Marcelo Schilling, y Ernesto Silva.

Se designó diputado informante al señor **José Miguel Ortiz.**

Tratado y acordado en sesiones de fechas 7, 8 y 14 de julio de 2015, con la asistencia de los Diputados señores Pepe Auth (Presidente de la Comisión); Sergio Aguiló; Felipe De Mussy; Enrique Jaramillo; Pablo Lorenzini; Javier

Macaya; Patricio Melero; Manuel Monsalve; José Miguel Ortiz; Ricardo Rincón; Alejandro Santana; Marcelo Schilling, y Ernesto Silva.

SALA DE LA COMISIÓN, a 14 de julio de 2015.



PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE
Abogado Secretario de la Comisión