

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

BOLETÍN Nº 15.140-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

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

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

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

Los artículos 1° -salvo su número 3.-, 2° y 3° del proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República de Chile.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR SERGIO BOBADILLA MUÑOZ.

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración de los señores Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz Abogabir, y Subsecretario de Transportes, don Cristóbal Pineda Andradez; don Patricio Vallespín, en representación de los gobernadores regionales; doña Francisca Toledo, Investigadora del Programa Económico Instituto Libertad y Desarrollo; don Hugo Silva, experto académico de la Universidad Católica; los representantes de las siguientes organizaciones: señores Eduardo Castillo Agurto, Presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte menor de Chile, CONTTRAMEN y Eduardo Lillo Navarrete, Presidente Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile, Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile, que representan a: FERETACO de Atacama; Federación de Taxis Colectivos de la Provincia Cordillera, FESICOR, Puente Alto; Federación de Taxis Colectivos de La Comuna de La Florida; FESIF;- FETRACO Región de Coquimbo y Asociación Gremial de Taxis Colectivos de Maipú, El Conquistador A.G. ; Ricardo Retamales Contreras y Víctor Fuentealba Toro, Federación Nacional de Trabajadores del Transporte de Carga y Pasajeros Afines de Chile Provincia de Talagante; Héctor Sandoval, presidente, Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile, Conatacoch, y Luis Dubó, presidente de la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo, (UNITAXI A.G.); Presidente de la Asociación de Taxibuses Urbanos Temuco y Vicepresidente de la Confederación Nacional Conabus, señor Germán Hermosilla; y a los dirigentes Juan Carlos Escobar e Isaac Tessuhuac; don Luis Núñez Cartagena Vocero Nacional Chile, Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCPT) que agrupa a federaciones y sindicatos de las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, La Araucanía, Osorno, Puerto Montt y la Provincia de Talagante; y don Marcelo Aurolo, Presidente de la Federación Regional de Conductores de Temuco.

II.- ANTECEDENTES.

El mensaje en análisis considera los siguientes fundamentos:

Define un nuevo marco de financiamiento para los sistemas de transporte público de regiones y la Región Metropolitana, que se traduce en una extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378; aumentar el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo cuerpo legal, además de ampliar a los sistemas de transporte público regional figuras que propenden a asegurar la continuidad operacional de éstos. Para lo anterior, se propone modificar los siguientes cuerpos legales: la ley N° 18.696 que modifica artículo 6°

de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; la ley N° 20.378 que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; y la ley N° 21.405 que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica, y modifica diversos cuerpos legales.

I. ANTECEDENTES

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

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

En efecto, la ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, creó un mecanismo de subsidio con cargo fiscal destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Asimismo, facultó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a destinar recursos para ordenar y regular los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

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

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

Por otra parte, como es de público conocimiento, desde el año 2019 hasta la fecha nuestro país enfrentado situaciones de emergencia que han hecho necesario adoptar medidas extraordinarias por parte de la autoridad para resguardar la continuidad del servicio y garantizar el desplazamiento de las personas. En particular, las sucesivas suspensiones temporales de la aplicación de reajustes tarifarios determinados por el Panel de Expertos de la ley N°20.378

han tensionado el sistema de transporte público regulado desde un punto de vista financiero. Actualmente, las tarifas del sistema de transporte público del Gran Santiago y de las zonas reguladas en distintas regiones del país se encuentran congeladas, provocado una importante diferencia entre las tarifas que deben ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios.

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

Mediante los aportes efectuados por la ley N° 20.378 ha sido posible equilibrar esta diferencia. Sin embargo, se mantiene una presión financiera para el sistema de transporte público del Gran Santiago y de regiones, derivada del redireccionamiento de fondos para mantener el congelamiento de las tarifas, pero que de continuar podrían afectar la continuidad y calidad del servicio.

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

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

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

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

Adicionalmente, en esta propuesta se consideran resolver las dificultades que ha encontrado el transporte público regional para utilizar los recursos del Fondo de Apoyo Regional (“FAR”). Actualmente, los gobiernos regionales están limitados al uso de estos fondos sólo para inversión y no para gasto. Lo anterior ha implicado que estos dineros sólo hayan sido invertidos en infraestructura –no necesariamente asociada a transporte- y cualquier otro proyecto que no suponga un gasto permanente.

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

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

II. OBJETIVOS

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

1. Extensión de los aportes

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

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

Adicionalmente, y con la finalidad de dar seguridad al financiamiento del sistema, el proyecto de ley busca prolongar hasta el año 2024 tanto el aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, así como el aporte especial adicional a que se refiere el artículo 3° transitorio de la ley N° 20.378.

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

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

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

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

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

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

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

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

A partir de la dictación de la ley N° 21.184, publicada el 21 de octubre del año 2019, el Presidente de la República tiene la facultad para dejar sin efecto o limitar un aumento de tarifas dispuesto por el Panel de Expertos, considerando el incremento en los recursos que permitan mantener el equilibrio financiero del sistema en la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, o compensar el valor real de la tarifa, para luego disponer que "(e)l mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará

con los recursos de la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los recursos que faltarán serán aportados desde la Partida Presupuestaria del Tesoro Público". Esta facultad ha sido ejercida por el Presidente de la República en seis ocasiones a través de sus respectivos decretos supremos de congelamiento tarifario.

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

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

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

b. Subsidio al transporte público para regiones

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

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

A pesar de lo anterior, la suspensión de la aplicación de los mecanismos de reajuste no es sostenible en el mediano plazo. La resolución exenta N° 4.685 del 22 de diciembre del año 2021, que creó un mecanismo de reajustabilidad tarifaria extraordinario y transitorio, buscó hacer converger la tarifa

congelada con la tarifa del polinomio. Así, en el mediano plazo se preveía un aumento gradual de la tarifa máxima adulto de los diferentes sistemas regulados en \$10 pesos cada tres meses a partir de enero del año 2022.

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

La modificación de la fecha de inicio del mecanismo de empalme trajo aparejadas una serie de consecuencias. La principal es los montos de compensación asociados al empalme serán mayores que aquellos estimados al momento de su diseño. Dada la evolución proyectada de los factores que componen la metodología de reajustabilidad tarifaria, el monto necesario para mantener congeladas las tarifas de transporte público mayor a nivel regional asciende a veintiocho mil millones de pesos para el año 2022, valores que el sistema requiere desde mayo de este año.

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

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

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

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

su aplicación territorial que los circunscribe sólo a la zona en que opera el Sistema de RED Metropolitana de Movilidad.

De igual forma, se propone aplicar la afectación a bienes requeridos para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros y su carga, regulados en el marco del Programa de Apoyo Regional establecido en el artículo 5° de la ley N° 20.378. Con ello, se busca mejorar el estándar de calidad, seguridad y continuidad de los servicios ofrecidos a los habitantes de zonas aisladas y rurales cuya conectividad depende de la existencia de un servicio subsidiado de transporte.

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

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

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

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

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

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

A lo anterior, cabe agregar la posibilidad de que parte de estos recursos del FAR puedan utilizarse en proyectos de conectividad digital. Con la incorporación de este objetivo dentro de los destinos posibles de este

fondo, la administración regional del FAR podrá considerar avanzar en proyectos de conectividad, especialmente en regiones extremas y en zonas rurales, donde actualmente la brecha digital continúa siendo una importante fuente de disparidad entre áreas urbanas y centrales del país.

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

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

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

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

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

Si bien el artículo 73 de la ley N° 21.405 considera regulación relativa a renovación de vehículos -además de sanciones para el caso incumplimientos de los receptores de fondos de la ley N° 20.378- deja subsistente una barrera de entrada al impedir la postulación de buses que se encuentran en mal estado, independiente de su antigüedad.

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

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

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

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

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

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

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

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

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

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

Finalmente, en la misma ley N° 20.378, se propone modificar el inciso segundo del artículo 11, en el sentido de introducir la notificación electrónica en los procedimientos sancionatorios establecidos en esta

ley, incorporando los términos establecidos en la ley N° 19.880 en cuanto a la tramitación digital de los procedimientos administrativos.

III.- INTERVENCIONES.

Expuso el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, quien realizó la siguiente presentación:

Proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros

Boletín N° 15.140-15

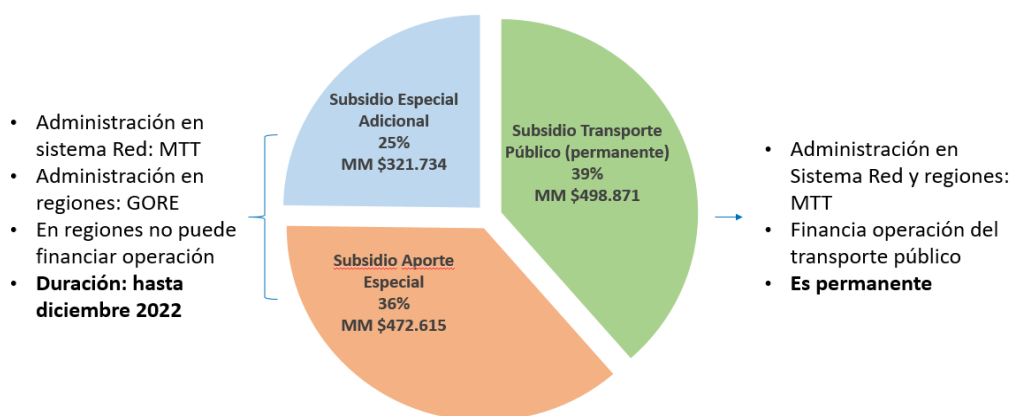
Comisión de OOPP, Transportes y Telecomunicaciones
Cámara de Diputadas y Diputados – Julio 2022

Financiamiento vigente del Transporte Público

- El transporte público a nivel nacional se financia a través de la tarifa que pagan los usuarios y subsidios entregados directamente a la oferta.
- El Subsidio Nacional al Transporte Público fue creado en la Ley N°20.378, a través de artículos 2° y 3° transitorio.
- Subsidios financian el transporte público de la Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y cada componente tiene un espejo en regiones.
- En el caso de Santiago la totalidad de los fondos los administra el MTT, y financian la operación del sistema. En el caso de regiones:

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

Subsidios transporte público nacional



Moneda en \$ del 2022

¿Qué se financia con los Subsidios al Transporte Público?

- **En el Sistema Red Metropolitana de Movilidad** el subsidio, junto con la tarifa pagada por los usuarios, **financia la totalidad de los costos del sistema, además de las tarifas diferenciadas para estudiantes y adultos mayores**. Esto incluye pagos a todos los operadores, Metro, Tren Central y a los proveedores de servicios complementarios (red de carga, sistema gestión de flota, medio de pago, terminales, etc.). **Sólo se excluye la infraestructura** de la red de buses (corredores de transporte público, paraderos, etc.) y 2/3 de la infraestructura de Metro de Santiago.

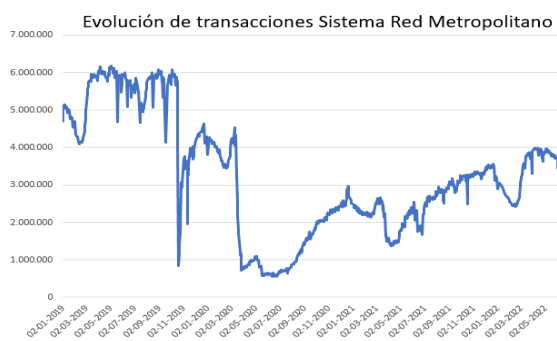
¿Qué se financia con los Subsidios al Transporte Público?

- **En regiones, el subsidio permanente** (administrado por MTT) **permite proveer de transporte a zonas aisladas del país (barcazas, aviones, lanchas, etc.), rebajar tarifas en el transporte público para adultos mayores, adultos** (a través de zonas reguladas con mejor calidad) **y estudiantes** (incluso zonas no reguladas), **implementar servicios de transporte escolar gratuito en sectores apartados; y, renovar buses**.
- **En regiones, los dos subsidios transitorios** (administrados por los GORE) **componen el Fondo de Apoyo Regional (FAR)**, que permite financiar proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización y de inversión de relevancia para la región. Un estudio de DIPRES (2017) estima que **el FAR representa el 25% del programa de inversión regional**.

Antecedentes

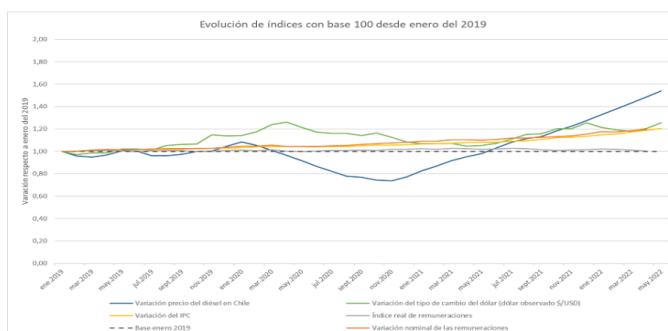
- La Ley N°20.378 fue publicada el 5 de Septiembre de 2009.
- Desde ese momento, fue modificada en cuatro ocasiones entre 2009 y 2015 para introducir mejoras al financiamiento del transporte público del país.
- La **última modificación** al financiamiento del transporte público fue a través de la ley N°20.877, promulgada el 25 de noviembre de 2015. **Es decir, hace casi 7 años.**
- Sin embargo, las **condiciones económicas y del entorno en el cuál operan los sistemas de transporte público se han modificado de forma importante** en dicho período de tiempo.

Antecedentes: Impacto pandemia en demanda



- Junio de 2020: transacciones del sistema Red fueron el 11% del mismo mes del 2019.
- Mayo del 2022: transacciones del sistema Red alcanzaron el 67% del mismo mes del 2019. La recuperación de la demanda es gradual.
- Aumento del parque automotor, teletrabajo y aumento de uso de otros modos generarán impactos de largo plazo en la demanda.

Antecedentes: Aumento costos de insumos



- Incremento claro de los costos de los sistemas de transporte público: diésel, dólar, IPC, mano de obra.
- Proyecciones muestran que el valor del diésel continuará aumentando durante este año (representa 30% de los costos de operación aproximadamente)

Antecedentes: Congelamiento tarifario

- Como es de público conocimiento, **desde el año 2019 hasta la fecha nuestro país ha enfrentado situaciones de emergencia que han hecho necesario adoptar medidas extraordinarias** por parte de la autoridad para resguardar la continuidad del servicio y garantizar el desplazamiento de las personas.
- **Las tarifas del sistema de transporte público del Gran Santiago y de las zonas reguladas en distintas regiones del país se encuentran congeladas desde esa fecha.** Lo anterior ha provocado una importante diferencia entre las tarifas que debiesen ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios. (Entre \$40 a \$160 de diferencia, dependiendo del sistema).
- **Durante la pandemia, estos congelamientos se podían sostener con disminuciones de la oferta para reducir los costos y el uso íntegro de los subsidios.** Sin embargo, el escenario de demanda actual y las recomendaciones sanitarias para reducir hacinamientos exigen entregar una oferta muy cercana a la normal.
- **El congelamiento tarifario es una medida temporal, pero que va en directo beneficio de los hogares al reducir el impacto que los mayores precios de los combustibles tienen sobre el presupuesto de las personas.**

Problemas a resolver con PdL

1) **Déficit de financiamiento para implementar mejoras en regiones y mantener la operación del sistema metropolitano.**

Se proyecta un déficit de financiamiento en los sistemas de transporte público para los años 2022, 2023 y 2024 en regiones y Santiago, que proviene de múltiples factores: el congelamiento tarifario, la disminución de la demanda por los servicios dada la emergencia sanitaria y su gradual recuperación, la inflación, el alza del precio del petróleo y el aumento de otros costos de operación, entre otros. Además, **el presupuesto vigente no permite avanzar en mejoras de regulación y calidad de servicio en los sistemas regionales.**

Propuesta

Incrementar el monto del subsidio dispuesto en el artículo 2º de la ley N°20.378, denominado "subsidio permanente". Los montos de aumento corresponden hasta MM \$42.010 para el año 2022, MM\$ 244.184 adicionales para el año 2023 y MM\$76.144 complementarios al año anterior para el 2024 (todo en \$ 2022). Estos montos se reparten en forma equivalente entre el sistema RED de Santiago y el transporte público en regiones.

¿Por qué aumentar el subsidio permanente y no los transitorios?

- En las modificaciones previas de la ley de subsidios, los aumentos en el financiamiento siempre fueron realizados respecto a los subsidios transitorios, y no al permanente.
- Esto ha implicado que los fondos adicionales han aumentado el aporte al FAR, lo que ha generado que estos recursos no necesariamente se destinaran a mejorar el transporte público regional.
- **En esta ocasión, el gobierno ha optado por aumentar el subsidio permanente, que al ser administrado por el MTT implicará que su uso será íntegramente destinado a la mejora de las condiciones del transporte público en las regiones de nuestro país.**

Problemas a resolver con PdL

2) Vencimiento inminente de subsidios transitorios

Este año termina la vigencia de los subsidios "aporte especial" y "aporte especial adicional", establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378, que componen el 61% del total de los subsidios al transporte público. El término de la vigencia de estos subsidios:

- A) Impediría mantener el financiamiento que los Gobiernos Regionales reciben a través del Fondo de Apoyo Regional (25% del programa de inversión regional).
- B) En el caso del sistema de transporte público de Santiago significaría la necesidad de un ajuste de grandes proporciones en la tarifa (estimación de \$650 adicionales).

Propuesta

Prorrogar la vigencia de los montos dispuestos en el artículo 3° transitorio de la ley N°20.378, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados "aporte especial" y "aporte especial adicional", respectivamente.

Problemas a resolver con PdL

3) Marco regulatorio y financiero en regiones es insuficiente para mejorar calidad

La estructura regulatoria y del financiamiento del transporte público en regiones es insuficiente para modernizar los sistemas. Existe un vacío respecto a las herramientas contractuales con que la autoridad cuenta para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados de los contratos con los operadores. Además, los Gobiernos Regionales pese a recibir recursos para transporte, no cuentan con las atribuciones para subsidiar la operación del transporte público.

Propuestas

- i) Extensión de figuras de **Administrador Provisional de Transporte y estatuto de los bienes afectos a la concesión**, para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados de los contratos con los operadores **a regiones**. (modificación artículo tercero y tercero ~~nonies~~ de la ley N° 18.696).
- ii) **Flexibilización de plazos y condiciones** considerados para la implementación del **programa que permite renovar flota del transporte público en regiones**. (modificación artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378).
- iii) **Habilitación a los Gobiernos Regionales para utilizar los recursos que reciben desde el FAR en subsidios operacionales**. (modificación artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378).

Problemas a resolver con PdL

4) Impactos de subsidios en remuneración de conductores

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

Propuesta

Modificar el artículo octavo transitorio de la ley N°20.378, de forma de volver obligatoria la prerrogativa, actualmente facultativa, que impide que las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores.

Otras Consideraciones

- Este proyecto de ley resuelve una urgencia, y plantea marco de financiamiento solo hasta el año 2024, para reflejar compromiso explícito del gobierno de abordar solución de largo plazo en un proyecto de ley adicional a tramitarse por esta administración desde fines de este año.
- Como nuestra prioridad son las regiones, los recursos adicionales permiten avanzar en plan de regulación del transporte público para que, hacia el fin de esta administración, todas las capitales regionales y provinciales cuenten con sistemas regulados, considerando la tramitación posterior de un proyecto de ley que resuelva el modelo de financiamiento de largo plazo.
- La tramitación con suma urgencia de este proyecto de ley se explica por la necesidad de contar con marco de financiamiento para el transporte público y para la inversión de los Gobiernos Regionales antes de la discusión del Proyecto de Ley de Presupuesto 2023.

Expuso el **representante de los gobernadores, señor Patricio Vallespín**, quien realizó la siguiente presentación:

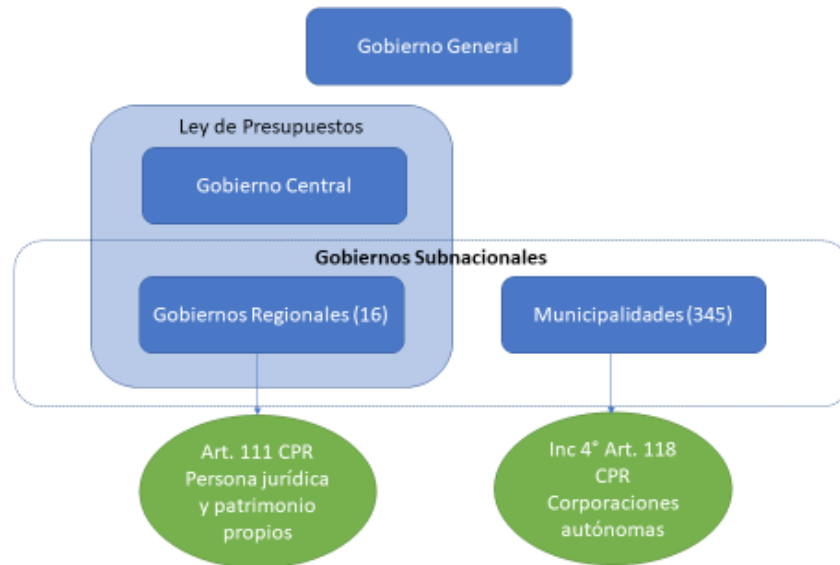
Opinión Proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros

Patricio Vallespín López
Gobernador Regional Los Lagos
Presidente Asociación Gobernadoras y Gobernadores de Chile.

Principios Rectores para el Presupuesto Regional

- * Agilidad / Simplicidad.
- *Suficiencia de recursos.
- *Seguridad de recursos (Fuentes/Origen).
- *Autonomía manejo presupuestario (Flexibilidad).

¿Existe Autonomía?



Recursos para los GOREs

CPR Art. 115, Inc. 2°, “Sin perjuicio de los recursos que para su funcionamiento se asignen a los gobiernos regionales en la Ley de Presupuestos de la Nación y de aquellos que provengan de lo dispuesto en el Art 19 N°20, dicha ley contemplará una proporción del total de los gastos de inversión pública que determine, con la denominación de fondo nacional de desarrollo regional”

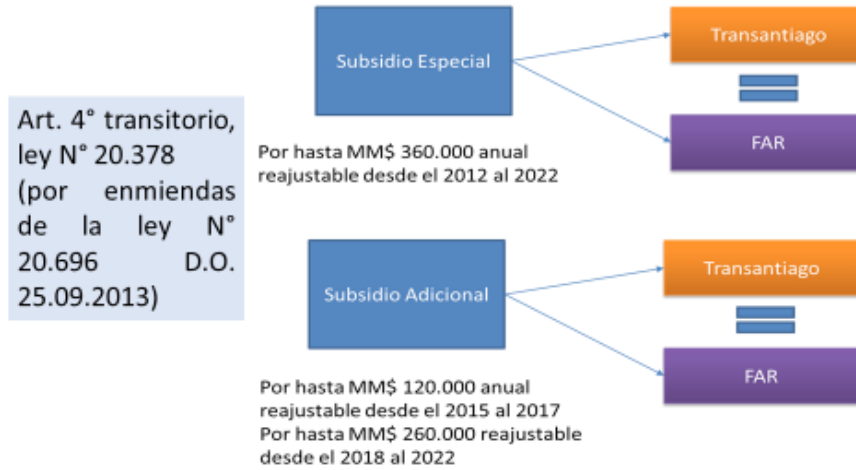
LOC GORE. Art 73°, “El presupuesto del gobierno regional... considerará a lo menos los siguientes programas presupuestarios:

- a) ...gastos de funcionamiento... y
- b) ...inversión regional, en el que se incluirán
 - los recursos del FNDR que le correspondan
 - los que se perciban por el GORE conforme a lo dispuesto por el Art 19 N° 20 de la CPR;
 - las transferencias del art 4° transitorio de la ley N° 20.378,
 - las transferencias definidas en la Ley de Presupuestos.

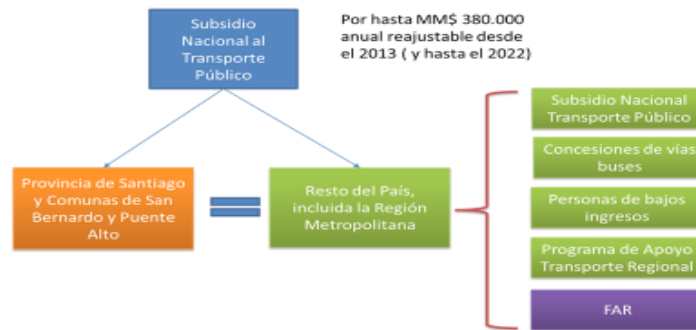
Financiamiento GOREs

1. Fondo Nacional de Desarrollo Regional.
2. Fondo de Apoyo Regional (espejo subsidios Transantiago).
3. Tributos y Rentas Regionales.
4. Otros Ingresos Propios (por explotación del patrimonio).
5. Otras transferencias (fondos, provisiones, etc.)
 - ✓ Fondo de Inversión y Reversión Regional
 - ✓ Programa de Convergencia
 - ✓ Provisiones Subsecretaría de Desarrollo Regional
 - ✓ Fondo de Innovación para la Competividad
 - ✓ Fondo de Equidad Interregional
 - ✓ Fondo de Emergencia Transitorio

Fondo de Apoyo Regional (FAR)



Fondo de Apoyo Regional



FAR se compone de:

1. Espejo Subsidios Transantiago especial y adicional
2. Porción del Subsidio Nacional al Transporte Público

La lámina siguiente es muy importante, porque en los ingresos del presupuesto 2022, se visualiza que el FAR representa el 39, 63 % de los ingresos para las distintas regiones.

Ingresos Presupuesto 2022 en MM\$

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

La siguiente lámina demuestra que el FAR ha ido subiendo en los últimos años, pero en la misma proporción va bajando el FNDR. Es decir, el 15% que sube el FAR baja en el FNDR, lo cual no parece adecuado para la descentralización que se busca alcanzar.

Evolución de los Ingresos en MM\$

AÑO	FNDR	FAR	Tributos Regionales	Otros Ingresos Propios	Otras Transferencias	Total Inversión	Gros de Funcionamiento	Total Cares
2022								
Monto en M\$	392.941	518.419	106.776	7.079	282.879	1.308.094	82.507	1.390.601
Fuente/Inversión	30,04%	39,63%	8,16%	0,54%	21,63%	100,00%		
Fuente/Total						94,07%	5,93%	100,00%
2021								
Monto en M\$	376.380	502.282	88.969	4.819	229.851	1.202.302	76.144	1.278.446
Fuente/Inversión	31,30%	41,78%	7,40%	0,40%	19,12%	100,00%		
Fuente/Total						94,04%	5,90%	100,00%
2020								
Monto en M\$	482.309	358.265	102.331	18.729	204.229	1.165.863	78.692	1.244.556
Fuente/Inversión	41,37%	30,73%	8,78%	1,61%	17,52%	100,00%		
Fuente/Total						93,68%	6,32%	100,00%
2019								
Monto en M\$	470.087	278.371	100.128	5.780	231.536	1.085.902	74.819	1.160.721
Fuente/Inversión	43,29%	25,64%	9,22%	0,53%	21,32%	100,00%		
Fuente/Total						93,55%	6,45%	100,00%
2018								
Monto en M\$	453.954	248.474	103.796	8.049	209.995	1.024.269	67.476	1.091.745
Fuente/Inversión	44,32%	24,20%	10,13%	0,79%	20,50%	100,00%		
Fuente/Total						93,82%	6,18%	100,00%

Opinión Proyecto de Ley

- Estudio DIPRES (2017): Representa 25% del Programa Inversión Regional.
- Mayor dependencia del FAR por aumento de su proporción ➡ baja FNDR.
- Prorroga del FAR es fundamental para financiamiento GOREs: 2 años de “aporte especial” y “aporte especial adicional”.
- Suficiencia de recursos, si la base es la operación del transporte público en Santiago: Contradicción que a mejor desempeño del sistema de transporte en Santiago menos recursos para GOREs.

Opinión Proyecto de Ley

- Necesidad de proyecto integral para sistemas de transportes subsidiados en regiones diferente al FAR
- Mantención de posibles uso de fondos FAR nos parece una propuesta pertinente
- Posibilidad de uso de recursos FAR para operación sistemas de transporte publico regional: Opinión favorable, pero decisión debe estar siempre radicada en GOREs
- Necesidad que Ministerio de Hacienda garantice con plena transparencia que los recursos que destina el FAR corresponde a lo que debe

Algunas conclusiones generales

1. Los recursos entregados en el año 2022 a los GORES son apenas el 2,3% del presupuesto nacional.
2. Los montos de inversión podrían aumentar en 2,35 veces de lo que actualmente se entrega.
3. Los GORES desconocen la real recaudación por tributos y rentas de destinación regional.
4. La ley espejo Transantiago termina el año 2022.
5. La Constitución y las leyes asignan recursos propios a los Gobiernos Regionales, entre ellos, los provenientes de los impuestos regionales o de subsidios.

Indicó que la prórroga del FAR es fundamental para el financiamiento de los GORES.

Consideran que hay necesidad de un proyecto integral para sistema de transporte subsidiado en regiones diferente al FAR. Por último, indicó que existe una tarea pendiente de otorgar más recursos a las regiones. Estaban preocupados, ya que la ley espejo Transantiago termina el 2022 y se quedan sin un 39% de los recursos para las regiones, por lo que celebran que se haya presentado esta prórroga. Creen que es fundamental avanzar por el peso que tiene en el presupuesto regional y se garantice que lo que se entrega a las regiones sea efectivamente lo que corresponda.

Expuso la **señora Francisca Toledo, Investigadora del Programa Económico Instituto Libertad y Desarrollo**, quien realizó la siguiente presentación:

Proyecto de Ley que Establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros

Boletín 15.140-15
Francisca Toledo Echegaray
Investigadora
Programa Económico - LyD

Contexto indicado en el Mensaje

- Problemas en los ingresos
 - **Congelamiento tarifario (RED y regiones)**
 - **Alta evasión en RED**
 - Caída de la demanda y proceso de recuperación
- Problemas en la operación
 - **Alza de costos de operación de los buses**
 - Incremento de la inflación
 - Inicio de operación de nuevos concesionarios a inicios de 2023
 - Postergación de la licitación de Vías 2 (anuncio MTT)

No es exógeno



Contenido del PDL vs Problemas del Mensaje

- Objetivo PDL
 - Responder a la estrechez financiera del sistema de transporte público regional y metropolitano
- Herramientas propuestas
 1. **Incrementa subsidio permanente del art. 2° Ley N°20.378**
 2. **Prorroga vigencia de los montos "aporte adicional" y "aporte especial adicional", del art. 3° transitorio Ley N°20.378**
 3. **Se elimina tope legal máximo de aporte anual al subsidio permanente**
 4. Modifica el art 4° transitorio Ley N°20.378 que regula el FAR:
 1. **Permitir utilizar el FAR para gastos operacionales**
 2. Modifica el año desde el que se puede acceder al subsidio de chatarrización
 3. Sanciona a los operadores que, habiendo accedido al subsidio de chatarrización, utilicen el bus para prestar servicios especiales en desmedro del transporte público de pasajeros
 5. Amplía la definición de "bienes afectos" incorporando a los servicios de transporte regional
 6. Permite a MTT designar a un administrador provisional en zonas reguladas que estén operando en regiones



Apreciaciones generales – Incrementa subsidio permanente Art 2° Ley 20.378

Distribución de los mayores aportes vía subsidio al transporte público (M\$, 2022)

ÍTEM	2022	2023	2024
Art. 2° Ley 20.378 - Transantiago	21.005.101	143.097.251	181.168.997
Art. 2° Ley 20.378 - MTT Regiones	21.005.101	143.097.251	181.168.997
Subtotal Art 2°	42.010.202	286.194.502	362.337.994
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - Transantiago		236.307.386	236.307.386
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - GORES (FAR)		236.307.386	236.307.386
Subtotal Art. Tercero Transitorio - Aporte Especial	0	472.614.772	472.614.772
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional - Transantiago		160.869.493	160.869.493
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional - GORES (FAR)		160.869.493	160.869.493
Subtotal Art. Tercero Transitorio - Aporte Especial Adicional	-	321.738.986	321.738.986
Total	42.010.202	1.080.548.260	1.156.691.752

Fuente: Informe Financiero N° 98 / 05.07.2022

Decisión importante del Ejecutivo de aumentar el aporte permanente y no los aportes especiales: ¿supone que los problemas no son circunstanciales?

Es un **incremento de casi un 40%** del Programa de Subsidio al Transporte Público.

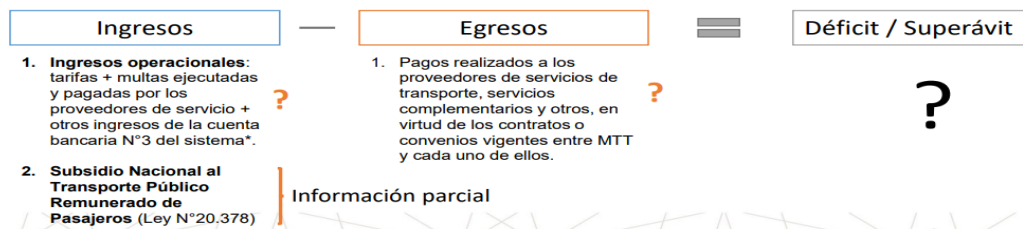
¿Cómo quedan los aportes si se aprecia desde el punto de vista del destinatario?

Destinatario Aporte	2022	2023	2024
Aportes a RED	21.005.101	540.274.130	578.345.876
Aporte Sub. Regiones	21.005.101	143.097.251	181.168.997
Aportes a FAR		397.176.879	397.176.879
Total	42.010.202	1.080.548.260	1.156.691.752

Casi un 66% de los mayores recursos solicitados, quedan bajo la decisión financiera de MTT

Surgen varias interrogantes....dada la magnitud de lo solicitado y la vía utilizada

- ¿Cuál es la estimación del déficit que justifique lo solicitado?



(*) La Cuenta Bancaria N°3 recibe diariamente, el valor de los Registros Asegurados (cargas remotas) caducados; y mensualmente \$200 por cada medio de acceso (tarjeta bipl) vendido por Metro (al portador o personalizado).

LIBERTAD Y DESARROLLO
www.lyd.org

Surgen varias interrogantes....dada la magnitud de lo solicitado y la vía utilizada

- Para realizar un análisis adecuado de la propuesta del Ejecutivo es necesario conocer previamente:
 1. Supuesto de evasión en buses utilizado para año 2022, 2023 y 2024. (..y ¿Metro?)
 2. Proyección de la tarifa real (sin congelar) 2022, 2023 y 2024 que mantiene el equilibrio financiero del sistema.
 3. Ingresos y Egresos trimestrales del sistema
 4. ¿Se considera dentro de los montos solicitado el plan de normalización tarifaria?
 5. ¿Se está considerando utilizar el exceso del 10% del artículo tercero transitorio?
- Es la única forma de contrastar que el monto solicitado para cada año se hace cargo del déficit real del sistema. ¿por qué \$42.000 MM el 2022? ¿por qué no \$30.000 MM o \$ 60.000MM?
- **No es posible validar los montos sin conocer la situación financiera actual y futura del sistema.** Y esa información no ha sido dada a conocer.



Apreciaciones generales – Incrementa subsidio permanente Art 2° Ley N°20.378

- Se argumentó que la decisión de incrementar el subsidio permanente, permite que sea administrado por el MTT, a fin de asegurar que su uso sea integralmente destinado al transporte público regional.
- El subsidio administrado por MTT se destina para financiar temas operacionales....pero también se quiere permitir al FAR financiar operación.
- ¿Cuál vía es más eficiente?
- ¿Cuál es el real motivo de que los GORES no financien el CAPEX en transporte público?
- ¿Hacia qué modelo de provisión de transporte público estamos avanzando? ¿CAPEX desde el nivel central y OPEX en los GORES?



Apreciaciones generales – Prorroga vigencia del “aporte adicional” y “aporte especial adicional”

Mayor gasto fiscal (USD MM\$, 2022)

ÍTEM	2022	2023	2024
Art. 2° Ley 20.378 - Transantiago	21,7	148,0	187,4
Art. 2° Ley 20.378 - MTT Regiones	21,7	148,0	187,4
Subtotal Art 2°	43,5	296,0	374,8
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - Transantiago	-	244,4	244,4
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - GORES (FAR)	-	244,4	244,4
Subtotal Art. Tercero Transitorio - Aporte Especial	-	488,9	488,9
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional - Transantiago	-	166,4	166,4
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional - GORES (FAR)	-	166,4	166,4
Subtotal Art. Tercero Transitorio - Aporte Especial Adicional	-	332,8	332,8
Total	43,5	1.117,7	1.196,5

Fuente: Informe Financiero N° 98 / 05.07.2022
USD: 5966,74 (11 julio 2022)

- FAR crece un 76% el 2023 y un 43% el 2024, respecto al año anterior.
- Respecto al presupuesto actual 2022, el 2024 se habrá incrementado un 153%.

¿Incentivo para finalizar a futuro un aporte que nació excepcional?



Apreciaciones generales – Comparemos magnitudes

- Reforma Tributaria planea recaudar USD 12.000 MM al 2026 -> FAR + RED+ Subsidio Transporte Regional es 1/3 de la RT (USD 3.890 MM, no es marginal).
- Analizando sólo los aportes extras que introduce este proyecto de ley:
 - El 2023 los mayores aportes al transporte público (USD 1.117,7 MM), equivalente al 67% de lo recaudado en la RT.
 - Mientras que el 2024, el gasto extra en transporte será un 23% de lo recaudado en la RT.
- En cuanto al subsidio permanente del Art 2°:
 - El mayor gastos del 2023 (USD 296 MM), será mayor que lo recaudado por Royalty ese año.

Mayor recaudación fiscal (USD MM\$, 2022)

	2023	2024	2025	2026
Mayor recaudación fiscal por Royalty (IF N° 102)	-	215	1.437	1.473
Mayor recaudación fiscal Nuevo Pacto Tributario * (IF N° 100)	1.657	5.159	7.522	9.605

(*) Impuesto a la Renta, Impuesto al Patrimonio, Reducción de Exenciones, Evasión y Elusión, y efecto de menor recaudación.
USD: 5966,74 (11 julio 2022)



Apreciaciones generales – Se elimina tope legal máximo de aporte al subsidio permanente

- La restricción existente en la Ley N°20.378 obliga al Ejecutivo a explicar ante el Congreso la solicitud de mayores recursos.
- El cambio de redacción permitiría incrementar los montos, sin cambio legal.

Ley N° 20.378	PROYECTO DE LEY
<p>Artículo 2°.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder de \$380.000.000 milés. Este límite máximo se podrá ajustar anualmente en la ley de Presupuestos, la que considerará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema. Dicha metodología será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, principalmente, uno o más de los siguientes factores de costo: Precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de América observado e índice de pasajeros por kilómetro. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:</p> <p>i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y</p> <p>ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.</p>	<p>Artículo primero: Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros:</p> <p>1) Intercálese en el inciso primero de su artículo 2°, a continuación del primer punto seguido, la siguiente oración: "Este monto se incrementará en hasta en \$32.000.000 milés el año 2022; el año 2023, en hasta \$186.000.000 milés adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 milés adicionales al monto de los años anteriores."</p> <p>2) Sustitúyese en el inciso primero de su artículo 2°, la frase "Este límite máximo se podrá" por "Estos montos se podrán".</p>

Apreciaciones generales – Permite utilizar al FAR para gastos operacionales

- El proyecto de ley es escueto en la regulación de la futura posibilidad de destinar recursos del FAR para gastos operacionales.
 - No se entrega un fundamento claro para este cambio.
 - Por otra parte, es contradictorio con el mensaje de MTT de incrementar el subsidio de Art 2°.
- El transporte público regional está bastante más atrasado en cuanto a registro de cantidad de usuarios que RED. No es posible aplicar directamente las mismas estrategias.
 - En regiones, no hay registro de la real demanda de usuarios por servicio de transporte público
 - De hecho, las postulaciones al subsidio escolar y de adulto mayor son en base a un número auto reportado por cada operador. Riesgo.
- ¿Cómo se verifica que no exista duplicidad de pago del nivel central (Art 2°) con lo pagado por los GORES? O duplicidad de beneficios para una misma persona?
- Redacción actual permite asignación directa: riesgo a la probidad.
- El proyecto de ley adolece de mecanismos para resguardar el correcto uso de los recursos públicos.

Conclusiones

- Proyecto de ley es principalmente un incremento al presupuesto de MTT.
- Existen vacíos regulatorios que afectan el correcto uso de los recursos públicos
 - Uso del FAR para operación con posible asignación directa.
 - Eliminación del tope legal del aporte al artículo 2° de la Ley N°20.378
- No hay avances en la transparencia de la información financiera para comprender los alcances del proyecto y sus implicancias.
 - Es necesario conocer los ingresos, egresos y el déficit real del sistema RED.
 - No se conocen los supuestos de evasión utilizados.
 - ¿Cuánto del subsidio al adulto mayor se está usando? Si hay remanente libre, no estamos viendo los datos reales del sistema.
- Dada la magnitud de los recursos solicitados, y velando por la eficiencia y transparencia de ellos, es necesario que MTT informe una proyección de tarifas y de escenario financiero para este 2022 y años siguientes.



Conclusiones

- El proyecto de ley presentado por el Ejecutivo viene a responder a una contingencia financiera específica de corto plazo, pero no compromete herramientas para disminuir la evasión y contener el alza de costos del sistema.
- Debe recordarse que ha sido una decisión de las distintas Administraciones congelar los precios, y no aplicar lo indicado por el Panel de Expertos (vía incremento aportes al subsidio). Así, el proyecto de ley parece únicamente responder a los efectos de decisiones de la autoridad.
- En virtud de lo anterior:
 - **RED:** se comprende la urgencia financiera para solventar los restricciones financieras en el corto plazo, sin embargo, sería importante transparentar cuánto de los recursos solicitados son para enfrentar el alza del indexador, y cuánto para cubrir el congelamiento de la tarifa, y cuánto para amortiguar los menos reintegros por evasión.
 - **Regiones:** considerando que en regiones no se presenta el problema de la evasión, se infiere que todo el monto solicitado es para no traspasar el costo al usuario al descongelar, lo que plantea dudas respecto a la real estrategia del ejecutivo en este tema.



En consecuencia, se sugiere:

• General

- Mayor transparencia en el uso de los recursos públicos.
- Ley N°20.378 es antigua: modernizarla al "estándar actual de transparencia del resto de las políticas públicas"

• RED

1. Compromete en el proyecto de ley la publicación trimestral de la situación financiera detallada de RED.
2. MTT debe comprometerse con una proyección tarifaria (2022 y 2023 al menos) y estrategia de normalización
3. MTT debe informar la estrategia para contener la evasión y las proyecciones consideradas.
4. Mantener límite máximo de subsidio anual en la ley
5. Ampliar y diversificar los medios de pago
6. Es importante conocer cuánto del subsidio al adulto mayor se está destinando sólo subsidiar dicha tarifa, y cuánto a cubrir el resto de los aportes a RED.
7. Establecer un plazo máximo de 10 días corridos para publicar las actas de las sesiones del panel de expertos.
8. Establecer obligación de publicar en el DO las resoluciones de alza o congelamiento tarifario.

• Transporte Regional

1. Configurar un Directorio de Transporte Regional (simil DTPM), con la participación de autoridades locales y municipales
2. Introducir mecanismos para estimar la demanda real del transporte público. Existe la tecnología.
3. Gastos Operacionales del FAR deben ser mediante licitación pública, y no asignación directa. Debe publicarse dicha información en forma trimestral para control ciudadano y de CGR.



Se escuchó al presidente de la Asociación de Taxibuses Urbanos Temuco y Vicepresidente de la Confederación Nacional Conabus, señor Germán Hermosilla; y a los dirigentes Juan Carlos Escobar e Isaac Tessuhuac.

Indicaron respecto de la problemática con fondos espejo, que éstos han sido destinados para cualquier cosa, menos para transporte. Por eso, piden que se legisle para evitar abusos en regiones. Indican no tener las mismas ventajas, beneficios y, sin embargo, existe la misma legislación. Estos fondos espejo llegan a regiones y llegan regulados, para eso existe un reglamento, donde tres de las cuatro opciones, tiene relación directamente con el transporte y su mejoramiento en región, pero hay un cuarto elemento que dice “cualquier otro proyecto de inversión distinto a lo anterior, de relevancia de inversión para las regiones”, es con este punto que se desvían los fondos en forma descarada para realizar otros proyectos cuyos fondos sectoriales existen, según indicaron. Agregaron que es necesario no seguir empobreciendo el transporte en regiones. Señalan tener como región, múltiples carencias, no tienen fondos para renovar buses, existiendo fondos permanentes y no permanentes. Indicaron que en la Araucanía hace tres años, que no hay llamado para programa de renovación de buses, el programa de chatarrización este año lleva un año tres meses y aún no ha podido llegar a término y con fondos insuficientes.

Solicitan se legisle pensando en dar un respaldo a las regiones. Señalaron que las compensaciones tarifarias no son por demanda efectiva, es decir no les pagan por número de estudiantes que suben a un bus, sino que por estudios de estimación de demanda que están obsoletos y con eso se hace la estimación, el último fue hace diez años. Estos servicios deberían ser controlados para que se pague una demanda efectiva, porque el gran porcentaje de la demanda es asumida por los propietarios de los buses. Lo mismo sucede con el adulto mayor, se legisló para bajar a la mitad de la tarifa, con ello, al no existir sistema de control, se estima una compensación de estas rebajas, lo que en algunos casos no llega a ser ni el 30% del traslado efectivo de adulto mayor, asumiendo la pérdida el propietario del bus. Se supone que las tarifas son compensadas por tarifas del adulto, pero ello no es así, más aún en el contexto país, están casi en la quiebra, basta de tener leyes que no son aplicables en regiones. Hay que legislar para que no se sigan cometiendo estas injusticias.

Se escuchó al señor **Luis Núñez Cartagena Vocero Nacional Chile, Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCPT) que agrupa a federaciones y sindicatos de las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, La Araucanía, Osorno, Puerto Montt y la Provincia de Talagante,** quien señaló que los empresarios del transporte público urbano en regiones, no han cumplido con lo establecido en el artículo 8 transitorio y no han pagado la compensación por el desmedro económico que significa la rebaja de pasajes, que están subsidiados en las distintas regiones, y no obstante que en el año 202, con la ley 21306 se intentó reforzar el incumplimiento y dar carácter de delito, aun así no se pudo hacer cumplir, porque no existe la capacidad de fiscalizar por parte de las autoridades y no saben en qué se está ocupando el dinero. Señalan que no basta con lo propuesto de cambiar el podrán por deberán y consideran que la única

forma de poder asegurarlo es con una indicación que ellos han propuesto y que han entregado al Ministerio, incorporando la obligación para los empleadores de incluir en los contratos de trabajo el monto en el cual se compensará al trabajador y en caso de que no se pague, no pagarle el subsidio. Indicó que son los conductores quienes prestan el servicio y mientras no mejore la calidad de vida y laboral de ese conductor, no será posible mejorar la calidad del servicio. Inyectan millones de millones al sistema y no verifican que los conductores tengan un contrato de trabajo. Los dineros deben llegar a los conductores también. Hoy los conductores se están cambiando de trabajo y en el futuro sucederá que no existirán conductores disponibles para prestar el servicio, por más máquinas modernas y nuevas que puedan existir.

Se escuchó al señor **Marcelo Aurolo, Presidente de la Federación Regional de Conductores de Temuco**, quien señaló que el artículo 8 transitorio no es claro en la remuneración en sí. Hoy agradece que se estén haciendo cargo de cambiar el podrán por el deberán. Piden incluir el tema de la fiscalización, ya que en pandemia los empresarios recibieron todos los subsidios y los conductores tienen una renta 100% comisión, lo que significó que no recibieron ninguna remuneración. Hoy en regiones, estando con los subsidios y las tarifas que hay, la comisión que reciben es bien baja. Indicó que importante la propuesta que se hace, sobre todo en regiones y los que entrarían a estar regulados. Piden incluir en el artículo 8 transitorio el tema de la fiscalización, ya que, si el empresario no paga los subsidios, no debería el Ministerio pagarle esos subsidios.

Se escuchó al señor **Hugo Silva, experto académico de la Universidad Católica**, quien realizó la siguiente presentación:

Comisión de Transporte y Telecomunicaciones

Hugo Silva
12 de julio, 2022

Hugo E. Silva

- Ingeniero Civil y Magíster en Transporte (UCHile)
- Doctor en Economía, VU Amsterdam
- Académico de la UC. Vacante interdisciplinaria: Instituto de Economía + Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística
- Dicto curso de Economía de Transporte
 - Magíster en Economía Urbana, VU Amsterdam 2012-2015
 - Ing. Civil Industrial e Ing. Comercial + postgrados. 2016 - actualidad

Hugo E. Silva – Experiencia relevante

- Varios artículos académicos publicados en revistas internacionales sobre tarificación de transporte urbano y transporte público
 - Experimento con tarjeta bip en Santiago (2021)
 - Corredores de buses y eficiencia (2019)
 - Análisis de políticas de transporte en capitales del mundo, incluyendo Santiago (2014)
- Asesorías en proyectos
 - BID (actualmente): Estudio de tarificación de transporte público y otras políticas en Latino America
 - Perito Experto para Republica de Chile en caso con Hermanos Ríos (Alsacia y Express) en el tribunal CIADI por expropiación de inversión. 2018-2019
 - FNE: Efectos anticompetitivos de acuerdo de congelamiento de flota en transporte público en Temuco/Padre Las Casas

Algunos datos

- Los 20 sistemas más grandes en los EE.U
 - Subsidio promedio: rail 58% y bus 73% (Parry y
- Londres, Reino Unido. Metro/tren ligero
- Cifras similares en otras naciones desarro
- Muy diferente en los países en desarrollo
 - América latina: < 30% en Quito, Ciudad de Mé
- ¿Santiago?
 - Alrededor de 50%
 - Tarifa reducida usa más de la mitad
 - Estudio experto externo (2015)

Tabla 6.1 | Ingresos y Egresos Sistema | 2012-2021²

Año	En Base Devengada		
	Ingresos Operacionales	Ingresos por Subsidio Ley 20.378	Egresos
2012	\$ 732.359	\$ 450.883	\$ 1.183.242
2013	\$ 731.753	\$ 484.321	\$ 1.216.073
2014	\$ 711.772	\$ 568.941	\$ 1.280.713
2015	\$ 727.626	\$ 467.213	\$ 1.194.839
2016	\$ 662.232	\$ 527.033	\$ 1.189.264
2017	\$ 660.793	\$ 587.555	\$ 1.248.348
2018	\$ 708.727	\$ 650.755	\$ 1.359.482
2019	\$ 676.175	\$ 720.853	\$ 1.397.029
2020	\$ 259.414	\$ 682.343	\$ 941.758
2021	\$ 336.625	\$ 624.895	\$ 969.000

Algunos datos

- Estudio externo encargado por el Panel de Expertos (2015)



¿Por qué subsidiar?

- Economías de escala: el costo marginal (social) es menor que el costo medio
 - Más eficiencia para mayor tamaño de flota
 - Costos fijos
 - Los usuarios se benefician cuando el Sistema es más grande
- Externalidades negativas del automóvil no tarifadas
 - Atraer gente de modos contaminantes que congestionan
- Equidad: los grupos de bajos ingresos usan el transporte público mucho más

¿Por qué no subsidiar?

- Baja elasticidad (precio) cruzadas entre el automóvil y el transporte público
 - La gente no se baja del auto
- Los fondos son escasos y hay otras prioridades
 - Pero es un servicio fundamental para los hogares y la economía

¿Qué dice la evidencia?

- Nelson et al. (2007): En Washington lo deseable es 50% para rail y 80% para buses
- Proost and Van Dender (2008): En Londres y Bruselas las tarifas de transporte público en horario punta deberían estar cerca de cero (en ausencia de tarificación por congestión a los autos)
- Parry and Small (2009): Los Ángeles, Washington y Londres. Subsidio debe ser mucho mayor a 50%

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y los fundamentos contenidos en el mensaje, los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó del todo necesario, al igual de cómo se subsidia el transporte público mayor, hacerlo respecto del transporte público menor, incorporando también, en este mismo sentido, a los Gobiernos Regionales, que financiarían operaciones no solo de transporte público mayor.

Se advirtió que de lo que se trata es que los fondos espejo se gasten exclusivamente para transporte, sin embargo, con este proyecto se estaría diluyendo aún más el uso del señalado fondo, ya que, por ejemplo, expresamente permite utilizarlo para conectividad digital. La posibilidad de nombrar un administrador provisional o con bienes afectos, puede desestabilizar aún más, y estas figuras pavimentan la estatización del sistema. También se expresó que el proyecto no contenía políticas anti evasión; al igual que sería deseable implementar un buen mecanismo de fiscalización del subsidio e indicar, de manera precisa, cómo se distribuyen los recursos entre las regiones y la región metropolitana.

Se explicó que lo que se pretende es dividir la discusión en dos, con una ley corta y otra larga. Los recursos adicionales lo que logran es que el sistema Red de movilidad de Santiago quede como está en la actualidad, pero en regiones permite insertar recursos adicionales y llegar a más ciudades, no a todas, pero a más y nuevas ciudades. Sobre el tema de la evasión, se dijo que existe preocupación, ya que es alta. Para ello se está armando un plan de 5 dimensiones que está en etapa de desarrollo: mejores zonas pagas en la ciudad, torniquetes, nuevas estructuras tarifarias entre otros.

Por otra parte, los recursos adicionales permitirán hacer una diferencia importante en regiones y del servicio que se presta. Respecto de las empresas que participan en el sistema hay que generar procesos competitivos, en que los buenos operadores puedan permanecer en el sistema, ya que hay buenos y malos operadores. Se precisó que el Adulto mayor va en el subsidio permanente.

Los subsidios financian servicios que se entregan en forma efectiva, para ello se cuenta con Gps en los buses de los operadores. En las zonas donde no hay regulación, son muchos más ciegos y no se puede entrar con subsidio. Lo que se busca con este proyecto es traer más recursos para avanzar hacia el propósito de que haya más ciudades con un sistema regulado, ya que permite hacer diferencia en regiones, no así en la región metropolitana, donde se mantiene lo que hay.

Hoy día existen 17 ciudades reguladas y se pretende avanzar en más ciudades reguladas. Hoy existe la urgencia de financiar un sistema de transporte público que cumple un rol social importante. El fondo de apoyo regional no se achica con este proyecto de ley.

Se hizo presente la urgencia en el despacho de este proyecto, ya que un 60% de los subsidios del transporte público que llegan a todo el país, quedarían discontinuados, puesto que son de carácter transitorio y vencen a fin de año. La extensión por dos años que se propone, permite dar continuidad a los recursos y da el tiempo para discutir tranquilamente una ley larga de cómo deberían ser los subsidios del transporte público en el país. Este proyecto, además, contempla recursos adicionales para llegar a ciudades a las que hoy no se está llegando.

Se explicó que cada vez que se incorporan más medios de transporte se precisan más recursos y, ante ello, se plantea que a través de los Gobiernos Regionales y los recursos del FAR, se pueda destinar parte de ellos, al transporte de taxi colectivo. Tal situación varía mucho por región, de tal forma que establecer proporciones no es lo adecuado, sino que cada Gobierno Regional pueda definir cuánto destinar. El 60% de los recursos del transantiago lo administra el FAR y hoy no se pueden gastar en operación de transporte público mayor y menor, y sí se puede gastar en infraestructura. El proyecto, entonces, abre la posibilidad de que el FAR pueda subsidiar operaciones en regiones y además para transporte público menor.

Sobre los recursos que van a regiones, el 40% lo administra el Ministerio, y hace perímetros de exclusión en distintas partes del país, incluidas las comunas de Talagante, Peñaflor, Tiltil, etc., y el 60% restante, que lo administra el FAR, va a todos los Gobiernos Regionales, incluida la Región Metropolitana, que es la que recibe mayor proporción por la cantidad de habitantes.

Se precisó que lo deseable es, a lo menos, que un 20% de los recursos que van a los fondos de apoyo regionales (FAR) deban invertirse en chatarrización y operación, puesto ello redundaría en mayores frecuencias, mayor horario de operación y mejor tarifa; y eso que pueda beneficiar tanto al transporte público mayor y menor colectivo. Se recordó que el Fondo Espejo es para cerrar la brecha de calidad entre regiones y Santiago, y que, por lo demás, no se especifica cómo distribuir los recursos entre los medios de transporte, sino que es resorte de cada región en razón de su propia realidad. Se valoró que se les asegure a los colectiveros que puedan avanzar en chatarrización y rebaja de tarifas, ya que implica dignificar el transporte público, que es algo que hace mucha falta. Fijar este mínimo, entonces, para el transporte público menor y mayor, y establecer la facultad para que lo hagan los Gobiernos Regionales, de acuerdo a la particularidad de cada comuna.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR. -

Artículo 1º. -

1) Este número, que intercala en el inciso primero del artículo 2º de la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, a continuación del primer punto seguido, la oración: “Este monto se incrementará en hasta en \$32.000.000 miles el año 2022; el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores.”, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA Y JUAN ANTONIO COLOMA.

2) Este número, que sustituye en el inciso primero de su artículo 2º de la ley, la frase “Este límite máximo se podrá” por “Estos montos se podrán”, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA Y JUAN ANTONIO COLOMA.

3) Este número, que sustituye en el inciso segundo de su artículo 11, la letra “o” de la frase “por cédula o mediante” por una “,”; y agrega luego de la palabra “afectado”, la frase: “o al domicilio digital único registrado en el Registro Civil e Identificación, según lo establecido en el artículo 46 de la ley N° 19.880.”, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR JUAN IRARRÁZVAL.

4) Este número, que sustituye en el inciso primero de su artículo tercero transitorio, el guarismo “2022” por “2024”, en ambas ocasiones en que se menciona, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN IRARRÁZVAL Y MAURICIO OJEDA.

5) Este número, consta de 4 letras, y modifican el artículo cuarto transitorio en el siguiente sentido:

a. Intercálase en el inciso primero, entre la palabra “conectividad” y “y desarrollo regional”, la frase “, conectividad digital”.

b. Elimínase en el inciso tercero, numeral 1, literal a) la frase “; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley”.

c. Intercálase en el inciso tercero, numeral 1, literal a), después de la coma de la frase “suma percibida, que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

“A su vez, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales, definidos en el decreto 237/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o en el decreto que lo reemplace, en los días hábiles del período señalado. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por cada servicio especial realizado. La suma a restituir, por cada incumplimiento señalado en este artículo, deberá ser.

Las letras precedentes fueron aprobadas **por mayoría de votos, sin cambios**. No obstante, se señaló -en cuanto al texto de la letra c.- que debía precisarse que el beneficiario lo que tenía que devolver era la suma equivalente al 10% del monto del subsidio percibido.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN IRARRÁZVAL Y MAURICIO OJEDA.

d.- A esta letra, que agrega, en el inciso tercero, numeral 1, literal b), de la ley, a continuación del punto aparte, que pasa a ser un punto y coma, la frase: “o, de gasto asociado a la operación de transporte público o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación.”, se presentó una **indicación del ejecutivo, aprobada por mayoría de votos**, que la reemplaza por la siguiente:

“d. Agrégase en el inciso tercero, numeral 1, literal b), a continuación del punto aparte, que pasa a ser un punto y coma, la frase “o, de gasto asociado a la operación de transporte público colectivo mayor o colectivo menor o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación. Un decreto expedido por el Ministerio de Hacienda y de Transportes y

Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON JUAN IRARRÁZVAL Y MAURICIO OJEDA.

Se explicó que el sentido de esta indicación es que en la ley actual no tienen la facultad para financiar operaciones con el fondo de apoyo regional y la operación es fundamental para que la calidad del servicio prestado sea buena.

e.- Esta letra fue incorporada al **aprobarse, por unanimidad, una indicación del ejecutivo** que agrega la siguiente letra e, nueva:

“e.-Agrégase un inciso segundo al numeral 1, nuevo, pasado el actual inciso segundo a ser tercero, del siguiente tenor: “Al menos un 20% del Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores.”.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ.

Se expresó que de este modo se establecen lineamientos claros para la inversión de los recursos y no para cubrir otras temáticas que los ministerios no han podido resolver.

6) A este número, que sustituye en el artículo octavo transitorio, la palabra “podrán” por “deberán”, **se presentó una indicación del ejecutivo, aprobada por mayoría de votos,** que lo reemplaza por el siguiente:

“6) Modifícase el artículo octavo transitorio en el siguiente sentido:

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

b) Incorpórese un segundo inciso del siguiente

tenor:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones suspenderá el pago de los subsidios establecidos en esta ley a los concesionarios de vías o a los demás prestadores de servicio de transporte regulados por esta ley, según corresponda, en caso de que los contratos de trabajo no hayan convenido modificaciones que eviten que los cambios en las tarifas impacten negativamente en las remuneraciones de las y los trabajadores que se desempeñen como conductores. Dicho incumplimiento será constatado por la Dirección del Trabajo en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 1° letra a) del D.F.L. N° 2, de 1967, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; o declarado por una sentencia judicial firme y ejecutoriada.”.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON JUAN IRARRÁZVAL Y MAURICIO OJEDA.

Se explicó que con esta indicación el operador del servicio de buses está obligado a que las condiciones salariales de los conductores no se vean desmedradas, producto de los subsidios que se reciban. Lo cual fue muy solicitado por las organizaciones.

7) Este número sustituye en el artículo décimo transitorio, el guarismo “2022” por “2024”, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON JUAN IRARRÁZVAL Y MAURICIO OJEDA.

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

1) Este número, que intercala en el inciso noveno de su artículo 3°, entre la coma que sigue a la expresión “decies” y la preposición “de”, la frase: “así como en los casos de cancelaciones o caducidad de los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados en el marco de los artículos 3° literal b) y de servicios ejecutados en el marco del artículo 5° de la ley N° 20.378,” , **fue aprobado, por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FÉLIX BUGUEÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ.

2) Este número, modifica el inciso primero del artículo 3° nonies, en el siguiente sentido:

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

b. Elimínanse la oración “o en las demás en que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con

servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, en caso que así se establezca en las bases de la licitación o en los respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos”.

Las letras precedentes fueron aprobadas por mayoría de votos, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FÉLIX BUGUEÑO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, JUAN ANTONIO COLOMA Y JUAN IRARRÁZVAL.

Se indicó que se trata de una modificación para poder aplicar la figura del administrador provisional a los contratos que existen en zonas reguladas fuera de la provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente alto. Todos lo de servicios rurales, barcazas etc., quedan excluidos, y solo corresponde para servicio de transporte urbano de pasajeros. También se permite incorporar en contratos de ciudades de regiones la figura del administrador previsional, que en caso de interrupción del servicio por caducar al operador, se pueda dar continuidad al servicio.

Por otra parte, se pretende incorporar en los contratos de transporte público urbano regulado, la figura de los bienes afectos de la construcción, que implica que en caso de que se caduque una concesión, los bienes puedan ser transferidos al operador que reemplaza al operador que haya incumplido o que deje la concesión por haber cumplido con el plazo. Se indicó que la propiedad de las máquinas sigue siendo de quien las adquirió, pero mientras la concesión esté en curso, tiene que estar disponible para que, quien tome la concesión pueda administrarlo. Se está pensando en terminales y buses. Respecto al valor del arriendo, se agregó que está establecido en las bases de licitación, por tanto, queda en el contrato que se firma con el operador.

Artículo tercero: Este artículo, que deroga el artículo 73 de la ley N° 21.405, que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica y modifica diversos cuerpos legales, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO JUAN IRARRÁZVAL.

Se explicó que se pretende simplificar la ley, de modo de establecer en un solo cuerpo normativo las reglas para los programas de renovación de vehículos para el transporte público, se busca más bien ordenar, ya que esta norma ya se encuentra en la ley N° 20.378.

V.- INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- Del diputado Irarrázaval, para suprimir la expresión “el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores” del N° 1 del artículo 1° del proyecto. (6x7)

2.- Del diputado Irarrázaval, para eliminar en el número 1) la siguiente frase: “y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores”. ((3x7x3)

3.- Del ejecutivo, para agregar la siguiente letra f, nueva:

“f. Intercálese un nuevo inciso cuarto, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto, del siguiente tenor: “Con todo, el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago podrá utilizar hasta un 60% de los recursos del Fondo de Apoyo Regional asignado a la Región Metropolitana en proyectos de interés regional dentro de la totalidad de ese territorio.”. (7x5)

4.- Del diputado Irarrázaval, para agregar un nuevo inciso final del artículo 19 de la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajero, del siguiente tenor:

“Las deliberaciones y acuerdos del Panel, así como los antecedentes que sirvieron de fundamento son públicos desde el momento de su adopción.”. (4x5)

5.- Del diputado Irarrázaval, para incorporar un nuevo artículo transitorio del siguiente tenor:

“Artículo transitorio.- La afectación de determinados bienes al servicio de transporte público de pasajeros, en virtud de las disposiciones de esta ley, no modificará derechos y obligaciones adquiridos con anterioridad a la fecha de vigencia de la misma.”. (4x4x1)

VI.- INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES:

1. DIPUTADA CICARDINI:

Para incorporar en el inciso primero del art. 2 de la ley 20.378, a continuación del segundo punto seguido, la siguiente oración: “Este subsidio también será aplicable en la misma proporción al transporte público menor, conforme lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 2 de la presente ley.”

2. DIPUTADOS BOBADILLA, COLOMA Y MOREIRA:

Al Artículo Primero: Para agregar el siguiente inciso final, nuevo al numeral 1°: “Para los efectos de esta ley, este beneficio será igualmente aplicable al transporte de pasajeros menores, tales como taxis básicos y colectivos.”

3.- DIPUTADO COLOMA: (65 inc.3°)

Modificase el artículo 2° de la ley N°20.378 en el siguiente sentido: a. Reemplácese en el inciso tercero la frase “se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses” por la frase “se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros, taxibuses y buses rurales”.

4.- DIPUTADO MANOUCHEHRI, MELO Y NUYADO:

Para Agregar en el inciso tercero del artículo N.º 2, de la Ley 20.378, después de la expresión “taxis colectivos”, la siguiente expresión: “, taxis básicos, taxis ejecutivos y de turismo”

5.- DIPUTADA CICARDINI: (65 inc.3°)

Para incorporar en el art. 1 de la ley 20.378, continuación del punto final, que pasaría a ser seguido, la siguiente oración: “Dicho mecanismo también será aplicable al transporte público menor, en la misma proporción que se otorga al transporte público mayor, conforme lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 2 de la presente ley.”

6.- DIPUTADO IRARRÁZAVAL: (65 N°2)

Para agregar un nuevo artículo 7° bis a la Ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajero, del siguiente tenor: “Artículo 7° bis. - Trimestralmente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará a las Comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, sobre la situación financiera del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Dicha información incluirá el detalle de sobre los ingresos y costos de operación del sistema, así como la evasión del pasaje”

7.- DIPUTADO IRARRÁZAVAL: (65 inc.3°)

Para suprimir el N.º 4 del artículo 1º del proyecto.

8.- DIPUTADO COLOMA: (65 inc.3°)

Modificase el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378 en el siguiente sentido: Elimínese en el inciso primero la frase final “, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto”.

9.- DIPUTADA CICARDINI: (65 inc.3°)

Intercálese en el artículo cuarto transitorio de la ley 20.378, en el inciso primero a continuación de la palabra “desarrollo regional,” la siguiente frase “y

especialmente en inversión, gastos e infraestructura del transporte público menor,”.

10.- DIPUTADA CICARDINI: (65 inc.3º)

Para incorporar en el artículo cuarto transitorio de la ley 20.378, en el Numeral 1), a continuación de la palabra “y otros” la siguiente frase: “, y especialmente aquellos destinados al transporte público menor”.

11.- DIPUTADO COLOMA: (65 inc.3º)

Modifícase el artículo cuarto transitorio de la ley N°20.378 en el siguiente sentido: a. Remplácese en el inciso tercero, numeral 1, literal a):

- la frase “buses, minibuses, trolebuses y taxibuses”, por la frase “buses, minibuses, trolebuses, taxibuses y buses rurales”.

-la frase “la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses”, por la expresión “la compra de los buses, minibuses, trolebuses, taxibuses y buses rurales”.

-la frase “garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad”, por la frase “garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses, taxibuses y buses rurales de menor antigüedad”

-la frase “ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos” por la frase “ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses, taxibuses y buses rurales para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos”

-la frase “el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa” por la frase el “que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses, trolebuses y buses rurales que quedarán incluidos en el programa”.

12.- DIPUTADOS MANOUCHEHRI Y MELO: (65 N°2).

Para reemplazar en el artículo cuarto transitorio de la Ley 20.378, en su número 1, letra “a”, la expresión “taxis colectivos”, por “menor”:

13.- DIPUTADA CICARDINI: (65 inc3º)

Para incorporar en el artículo cuarto transitorio de la ley 20.378, en el Numeral 1), letra b) a continuación de las palabras “y su modernización” la siguiente oración: “especialmente aquellos destinados al transporte público menor”.

14.- DIPUTADO IRARRÁZVAL. (65 inc3º)

Para suprimir la letra d) del N° 5 del artículo 1° del proyecto.

15.- DIPUTADO IRARRÁZVAL. (65 inc3°)

Para suprimir la letra c) del N°1 del inciso tercero del artículo 4° transitorio de la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

16.- DIPUTADA NUYADO. (65 N°4)

Agréguese en el artículo octavo transitorio, continuación de las expresiones “negativamente en la misma” las siguientes: “las cuales deberán quedar establecidas en el contrato de trabajo”

17.- DIPUTADA NUYADO. (65 N° 2)

Agréguese en el artículo octavo transitorio el siguiente inciso segundo: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al momento del pago del subsidio, verificará el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior recepcionando, para tal efecto, los contratos entre los conductores y las empresas de transportes. El incumplimiento por parte de las empresas de transporte significará el no pago del subsidio respectivo hasta que la situación fuere subsanada”

18.- DIPUTADA CASTILLO. (65 N°2)

Agréguese el siguiente inciso segundo en el artículo 8° transitorio en el siguiente sentido:

En el evento de incumplimiento de la obligación establecida en el inciso anterior y cuando un acto administrativo o una sentencia judicial firme y ejecutoriada declare este incumplimiento laboral, es decir, que los contratos de trabajo no hayan convenido as modificaciones que eviten que cambios en las tarifas impacten negativamente en las remuneraciones de las y los trabajadores que se desempeñen como conductores, el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá suspender el pago de los subsidios establecidos en esta ley a los concesionarios de vías o a los demás prestadores de servicio de transporte regulados por esta ley, según corresponda.

19.- DIPUTADO IRARRÁZVAL. (65 N°2)

Para suprimir el número **1)** (2) del artículo 2° del proyecto.

20.- DIPUTADO IRARRÁZVAL. (65 inc3°)

Para suprimir el número **2)** (3) del artículo 2° del proyecto.

21.- DIPUTADA NUYADO. (24 L.O.C.C.N)

Agréguese el siguiente artículo 4º nuevo: Artículo 4º. Incorpórense en el artículo 199 del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, el siguiente número 6:

6. Contravenir la obligación establecida en el artículo 86 de la presente ley, cuando dicho incumplimiento no tenga justificación razonable y se funde en los motivos establecidos en el artículo 2º de la ley N°20.609 que establece medidas contra la discriminación.

22.- DIPUTADOS SÁEZ, GIORDANO Y YEOMANS.

Incorpórense las siguientes modificaciones a la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros:

ARTÍCULO PRIMERO: Para incorporar un segundo inciso al artículo octavo transitorio, del siguiente tenor:

Para que se haga efectivo el pago de los subsidios establecidos en esta norma, los concesionarios de vías o los demás prestadores de servicio de transporte regulados por esta ley, deberán certificar, respecto del mes anterior, ante el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, mediante certificados emitidos por la respectiva Inspección del Trabajo, haber enterado los montos correspondientes a la afectación en las tarifas en las proporciones y montos que las mismas impacten en las remuneraciones de las y los trabajadores que se desempeñen como conductores. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajadora o trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, en la Inspección del Trabajo respectiva.

23.- DIPUTADO IRARRÁZAVAL

- 2) Sustitúyese en el numeral 4) el guarismo “2024” por el “2023”
- 3) Sustitúyese en el numeral 7) el guarismo “2024” por el “2023”

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

1) Intercálase en el inciso primero de su artículo 2º, a continuación del primer punto seguido, la siguiente oración:

“Este monto se incrementará en hasta \$32.000.000 miles el año 2022; el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores.”.

2) Sustitúyese en el inciso primero de su artículo 2º, la frase “Este límite máximo se podrá” por “Estos montos se podrán”.

3) Sustitúyese en el inciso segundo de su artículo 11, la letra “o” de la frase “por cédula o mediante” por una “;”; y agrégase luego de la palabra “afectado”, la siguiente frase: “o al domicilio digital único registrado en el Registro Civil e Identificación, según lo establecido en el artículo 46 de la ley N° 19.880.”.

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

5) Modifícase el artículo cuarto transitorio en el siguiente sentido:

a. Intercálase en el inciso primero, entre la palabra “conectividad” y “y desarrollo regional”, la frase “, conectividad digital”.

b. Elimínase en el inciso tercero, numeral 1, literal a) la frase “; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley”.

c. Intercálase en el inciso tercero, numeral 1, literal a), después de la coma de la frase “suma percibida, que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

“A su vez, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales, definidos en el decreto 237/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o en el decreto que lo reemplace, en los días hábiles del período señalado. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por cada servicio especial realizado. La suma a restituir, por cada incumplimiento señalado en este artículo, deberá ser”.

d. Agrégase en el inciso tercero, numeral 1, literal b), a continuación del punto aparte, que pasa a ser un punto y coma, la frase “o, de gasto asociado a la operación de transporte público colectivo mayor o colectivo menor o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación. Un decreto expedido por el Ministerio de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo.”.

e. Agrégase un inciso segundo al numeral 1, nuevo, pasado el actual inciso segundo a ser tercero, del siguiente tenor: “Al menos un 20% del Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores.”.

6) Modifícase el artículo octavo transitorio en el siguiente sentido:

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

b) Incorpórese un segundo inciso del siguiente tenor:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones suspenderá el pago de los subsidios establecidos en esta ley a los concesionarios de vías o a los demás prestadores de servicio de transporte regulados por esta ley, según corresponda, en caso de que los contratos de trabajo no hayan convenido modificaciones que eviten que los cambios en las tarifas impacten negativamente en las remuneraciones de las y los trabajadores que se desempeñen como conductores. Dicho incumplimiento será constatado por la Dirección del Trabajo en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 1° letra a) del D.F.L. N° 2, de 1967, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; o declarado por una sentencia judicial firme y ejecutoriada.”.

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

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

1) Intercálase en el inciso noveno de su artículo 3°, entre la coma que sigue a la expresión “decies” y la preposición “de”, la siguiente frase:

“así como en los casos de cancelaciones o caducidad de los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados en el marco de los artículos 3° literal b) y de servicios ejecutados en el marco del artículo 5° de la ley N° 20.378,”.

2) Modifícase el inciso primero del artículo 3° nonies, en el siguiente sentido:

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

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

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

SALA DE LA COMISIÓN, a 1 de septiembre de 2022.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 5, 12 y 19, de julio; 1, 2, 8, 16, 29 y 30 de agosto de 2022, con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Sergio Bobadilla, Félix Bugueño, Felipe Camaño, José Miguel Castro, Juan Antonio Coloma, Mauro González, Juan Irarrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Mauricio Ojeda y Jaime Sáez.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión