INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley Nº 20.378, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional (FAR).

BOLETÍN N° 8.289-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de informar acerca del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”.

A una o más de las sesiones que celebró la Comisión asistió, además de sus integrantes, el Honorable Senador señor Sabag, Kuschel.

Del mismo modo, concurrieron los siguientes invitados:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministro, señor Pedro Pablo Errázuriz; la Ministra subrogante y Subsecretaria, señora Gloria Hutt; el asesor legislativo, señor Juan Carlos González; el Jefe de la División de Subsidios de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones, señor Javier Olivos, y el Coordinador Técnico de la División Subsidios, señor Roberto Villalobos.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, los asesores, señoritas Constanza Castillo y Rita Pérez, y señores Omar Pinto y Agustín Briceño.

De la Dirección de Presupuestos, el Jefe de la División de Finanzas Públicas, señor José Pablo Gómez; el Jefe de Pasivos Contingentes, señor David Duarte; el analista, señor Carlos Sáez; y el asesor, señor Claudio Osorio.

De la Corporación de Estudios para Latinoamérica (CIEPLAN), la Secretaria Ejecutiva del Programa Legislativo, señorita Macarena Lobos.

El asesor legislativo del Honorable Senador señor Chahuán, señor Marcelo Sanhueza.

- - -

Cabe hacer presente que, inicialmente, con fecha 8 de abril de 2012 la Sala del Senado encargó el estudio de la presente iniciativa, en general, a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la Comisión de Hacienda, cada cual a su turno.

De acuerdo con ese mandato, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, luego de analizar el proyecto de ley, lo despachó en general. A continuación, entró en conocimiento del mismo la Comisión de Hacienda.

Posteriormente, con fecha 12 de diciembre de 2012, la Sala de la Corporación dispuso que el proyecto de ley debía ser analizado por la Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, a las que se autorizó para discutirlo en general y en particular a la vez.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Los principales objetivos de la iniciativa son los siguientes:

- Incrementar el subsidio permanente dispuesto en el artículo 2° de la ley N° 20.378, de 2009, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, y los aportes adicionales establecidos en los artículos tercero (subsidio transitorio para Transantiago) y cuarto (aporte especial a los Gobiernos Regionales) transitorios.

- Dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público mayor.

- Otorgar mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones.

- Crear un Fondo de Apoyo Regional (FAR) que permita destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario.

- Incorporar otras competencias al panel de expertos, en especial las vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación. Del mismo modo, mejorar las regulaciones al subsidio regional en relación con el sistema de transportes, y establecer la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago.

- Perfeccionar diversos aspectos de gestión, permitiendo la utilización en ello de una parte de los subsidios que se entreguen.

- Promover el fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errazuriz**, destacó que, en lo esencial, el proyecto de ley se hace cargo de que los mecanismos actualmente previstos en la ley hacen muy difícil el adecuado uso de los recursos financieros para el transporte público en las regiones del país, en circunstancias que en lo que exclusivamente al sistema Transantiago compete, ya se encuentra financiado en la ley de presupuestos para el año 2013.

Para que los recursos asignados a las regiones cumplan su finalidad, explicó, se han identificado diversas carencias de la actual institucionalidad. Entre ellas: que no se contemplan fondos para la conformación de equipos que, desde la realidad local, puedan analizar los distintos proyectos; que muchas veces la mejor solución para el transporte local no es la licitación, pues tiende a establecer una rigidez que no siempre se aviene con el crecimiento y desarrollo de ciertas zonas; y que el problema de los ferrocarriles sólo ha sido marginalmente abordado, lo que exige contar con nuevas herramientas que permitan ir en apoyo directo, por ejemplo en el Metro de Valparaíso (MERVAL).

En mérito de esta visión, agregó, se prevé la creación de un Fondo de Apoyo Regional que permita llevar a cabo proyectos cuya duración exceda a un año, precisamente para corregir lo que hasta ahora ha estado aconteciendo con los subsidios regionales, que no han sido capaces de asumir la cantidad de proyectos para los que han sido requeridos.

Enseguida, el **asesor legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, efectuó una presentación del tenor que a continuación se da cuenta.

Subsidios al Transporte Público

Contexto del proyecto de ley.

Proyecto de ley que modifica la ley N° 20.378, Subsidio al Transporte Público:

1. Aprobado en Primer Tramite Cámara Diputados: 107 votos a favor, 2 votos en contra y 2 abstenciones.

2. Invitados en Comisiones de la Cámara de Diputados:

- El Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos, CONATACOCH, señor Héctor Sandoval Gallegos.

- El Presidente del Consejo Nacional de Taxis Colectivos, CNTCH, señor Eduardo Lillo y el Dirigente, señor Luis Contreras.

- El Presidente de la Asociación General Metropolitana de Taxis Colectivos, señor Ernesto Morales.

- El Presidente de la Confederación Nacional de Taxistas de Chile, CONFENATACH, señor Luis Reyes.

- El Dirigente de Taxis Colectivos de la comuna de Coronel, señor René González.

- El Dirigente de Taxis Colectivos de la Región de Arica y Parinacota, señor Tomás Abaroa.

- El Presidente de la Confederación Gremial Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile, CONABUS, señor José Muñoz Retamal.

- El Presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile CONTTRAMEN C.G., señor Eduardo Castillo Agurto.

3. Indicación presentada por el Ejecutivo en consenso con Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, alta aprobación. Aprobada en general por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.

Distribución Subsidios al Transporte Público, ley N° 20.378:



Hizo ver que, a juicio del Ejecutivo, la distribución del subsidio a regiones, fundamentalmente a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), no ha sido un adecuado mecanismo para el uso de los recursos en el transporte público, porque suele ejecutarse de manera muy atomizada y siempre con el límite del plazo hasta el 31 de diciembre de cada año. Esto conspira contra una deseable planificación y la estabilidad del sistema.

Luego, prosiguió con la presentación.

Subsidios al Transporte Regional con recursos ley N° 20.378 (2011):

- Más de 3.600 servicios de transporte público operan en todo el país con Subsidios de la ley N° 20.378 para regiones.

- Más de $254 mil millones invertidos en diversos programas y obras de mejoramiento del transporte público.

Subsidios que durante el 2011 fueron utilizados en:

- Más de 2.600 servicios de transporte público mayor con tarifas rebajadas.

- 409 servicios que dan conectividad en Zonas Aisladas.

- 596 servicios de transporte escolar gratuito.

- Asignación de recursos para la construcción de más de 5.000 nuevos paraderos en todo el país, y otras obras de infraestructura.

- Cerca de 1.000 postulaciones al programa Renueva Tu Micro (chatarrización, que se ejecuta a través de los Gobiernos Regionales).

Subsidios Transporte Público en Regiones por Programas, Ejecución 2010-2012:



El **Jefe de la División de Subsidios de la Subsecretaría de Transportes, señor Javier Olivos**, explicó que el precedente cuadro da cuenta de la evolución creciente de los programas de rebaja de tarifas asociadas a los servicios de transporte, donde debe distinguirse entre zonas licitadas (Gran Valparaíso, Gran Concepción, Antofagasta, Iquique y Rancagua) y zonas no licitadas. En estas últimas, actualmente sólo se puede rebajar la tarifa escolar, a lo que el proyecto de ley propone que se pueda añadir la rebaja de la tarifa de adultos.

Agregó que han aumentado también los servicios en sectores rurales, posibilitando una mayor conectividad en zonas aisladas y extremas, tanto por vía terrestre como por marítima y lacustre. En las mismas zonas se ha focalizado el subsidio al transporte escolar, habida cuenta de las dificultades que muchos niños deben enfrentar para asistir a sus colegios.

Del mismo modo, señaló que se ha invertido en programas que favorecen el transporte público, que en el tiempo han ido disminuyendo ante el incremento de la ejecución de los subsidios asociados a servicios.

Ejecución Recursos Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Regiones ley N° 20.378, años 2010-2012 (cifras en pesos de 2012).

MS				Programa de Apoyo Al Transporte Regional (Art. 5a)				Transferencia a Subdere (Art 5b)		
	REBAJA DE TARIFAS		Subsidio demanda 2010	CONECTIVIDAD			Infraestructura	FNDR	TOTAL	Ejecución
	Zonas Licitadas (Art. 3b)	Zonas no Licitadas (Art. 4a)	(Art. 4b)	Zonas Aisladas	Zonas Extremas	Transporte Escolar	Otros Programas			
TOTAL 2010	$ 19.967.017	$ 4.623.016	$ 6.556.351	$ 2.027.681	$ 243.325	$ 12.111	$ 41.773.012	$ 47.982.776	$ 123.185.289	99,4%
TOTAL 2011	$ 27.868.766	$ 8.292.331	$ -	$ 6.571.914	$ 362.220	$ 10.210.881	$ 36.495.990	$ 33.821.200	$ 123.702.302	99,8%
TOTAL 2012	$ 29.462.478	$ 10.486.410	$ -	$ 13.011.069	$ 534.339	$ 14.920.918	$ 19.557.866	$ 35.980.000	$ 123.953.080	-

Adicionalmente:

- Los Gobiernos Regionales cuentan con una provisión anual de aproximadamente $ 120 mil millones.

- El Ministerio dispone de $10 mil millones para Zonas Aisladas, asignados vía Ley de Presupuestos desde la década de los 80.

Ejecución Recursos Ley N° 20.378 Subsidio Nacional al Transporte Público Regiones 2011 (cifras en miles de pesos 2011):

Región	Ejecución vía Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Ejecución vía Gobiernos Regionales(*)	Montos globales por región
Arica y Parinacota	4.527.335	4.320.873	8.848.207
Tarapacá	2.424.993	4.887.444	7.312.437
Antofagasta	4.480.491	6.360.875	10.841.366
Atacama	1.739.600	5.455.240	7.184.840
Coquimbo	3.650.459	8.082.293	11.732.752
Valparaíso	29.847.302	10.709.052	40.556.354
Metropolitana (rural)	5.192.305	7.612.253	12.804.557
O'Higgins	6.608.510	7.020.748	13.629.258
Maule	7.412.696	11.423.072	18.835.768
Biobío	26.129.885	18.969.270	45.099.155
Araucanía	9.415.384	12.774.906	22.190.290
Los Ríos	5.868.982	6.432.982	12.301.963
Los Lagos	13.247.277	8.096.540	21.343.817
Aysén	5.871.655	5.933.345	11.805.000
Magallanes y Antártica	3.977.194	6.113.151	10.090.345
Total	130.384.067	124.192.043	254.576.110

*Montos transferidos directamente desde Tesoro Público a los Gobiernos Regionales (4º transitorio Ley 20.378). Recursos destinados principalmente a proyectos de infraestructura.

De acuerdo con los cuadros que anteceden, el **señor Olivos** puso de relieve que la ejecución alcanza índices cercanos al 100%, lo que incluye los recursos transferidos desde Tesoro Público tanto al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), como a FNDR y provisión directa a los Gobiernos Regionales. Para 2012, añadió, se esperan cifras similares, ajustadas según la variación del Índice de Precios al Consumidor.

El **señor González** continuó con su presentación. Hizo ver que, en su origen, las leyes relacionadas con el Transantiago sólo consideraban recursos para el sistema de transportes de la Región

Metropolitana, y gracias a la preocupación manifestada por parlamentarios se logró introducir el financiamiento a regiones por la vía de subsidios. En la iniciativa que en esta oportunidad se analiza, resaltó, ya se parte con la base que la experiencia otorga, lo que permite proponer una serie de perfeccionamientos y mejoras.

Elementos de mejora en la nueva legislación.

Situación actual	Modificación incorporada
Zonas con restricciones para acceder a rebajas de tarifa.	Se establecerán regulaciones más flexibles para rebajar tarifas adultas y escolares, así como también fortalecer los servicios de transporte público mayor.
Normativa de distribución de recursos regionales estrictamente asociada a concepto de tarifa escolar.	Se contempla distribución en función a otros parámetros propios del transporte, considerando las diferentes realidades regionales,
Normativa establece gasto en lógica de “cascada”.	Se elimina la “cascada” en la distribución de recursos, por ser limitada en la aplicación práctica. Se priorizan recursos destinados a rebaja tarifas
Definición de transporte público mayor, y limitada a modos terrestres.	Se amplía conceptualmente la definición de transporte público mayor, incorporando otros modos como los marítimos y TP menor (taxis colectivos).
Imposibilidad práctica de entrega del subsidio a la demanda.	Se suprimen condicionantes técnicas específicas para su entrega.
Limitado levantamiento y análisis para proyectos de regiones.	Se aseguran recursos para fortalecer capacidades regionales.
Fuertes presiones al alza de tarifas en Santiago (indexador)	Se equilibran los recursos a los montos de régimen año 2011.
Ferrocarriles en débil situación financiera para enfrentar desafíos crecientes.	Se establecen recursos que permitan la mejora en la calidad de prestación de los servicios socialmente rentables.

Ante una consulta del Honorable Senador señor García, el **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** expresó que el fortalecimiento de las capacidades regionales tiene por objeto que la discusión de transporte sea liderada por profesionales que reporten directamente al MTT. En promedio debieran ser 2 profesionales por región, si bien en Concepción y Valparaíso seguramente serán más. En todo caso, será una cifra inferior a la que opera en Santiago, donde existen unos 80 funcionarios distribuidos en unas 5 gerencias.

Igualmente, señaló, subsistirá un equipo en Santiago dedicado al análisis de los proyectos regionales, pero contará ahora con el apoyo y la visión de sus pares locales.

Distribución Subsidios al Transporte Público, Proyecto modifica ley N° 20.378 (así quedaría de aprobarse la iniciativa en estudio).



Detalle del Proyecto de Ley que modifica la Ley 20.378, Subsidio al Transporte Público. Contenido:

1. Mantención del concepto central de la ley respecto del subsidio permanente relacionado al pasaje escolar.

2. Incremento de los recursos del subsidio permanente y del subsidio transitorio – creación de un fondo (FAR).

- Subsidio permanente sube de 230 a 380 mil MM$. (1:1, en TS nivel 2011).

- Subsidio Transitorio Santiago pasa a 180 mil millones hasta el año 2022.

- Subsidio Transitorio a Regiones pasa a 180 mil millones (2022), mediante fondo para:

Inversión Regional (grandes proyectos).

EFE.

- Subsidio transitorio decrece, a partir de 2018, en 1%.

- El remanente del subsidio a regiones (permanente y transitorio) pasa al fondo FAR, que se ejecuta desde el Tesoro Público.

- Panel de Expertos cada dos años evalúa la situación del sistema mediante un estudio externo, y eventualmente propone

modificación del monto en base a criterios de eficiencia del sistema. Parte en 2014, para Ley de Presupuestos 2015-2016.

3. Mecanismos de flexibilización en la distribución y ejecución del subsidio.

- Modelo de trasvasije de recursos entre subsidio Santiago y zonas colindantes, para facilitar la integración tecnológica o de tarifas, vía Ley de Presupuestos.

- Se reemplazan reglamentos (metodologías de distribución) por decretos supremos anuales firmados por MTT, Interior y Hacienda, que no afectan programas en desarrollo.

- La actual posibilidad de exceso anual del 10% para subsidios por decreto fundado de Hacienda, contenida en el 3° transitorio, se reduce a 5%.

- Se elimina modalidad de “cascada” para la ejecución de subsidio a regiones.

- Se elimina exigencia tecnológica y la restricción de licitación por perímetros de exclusión en subsidio a regiones (revisado por Panel de Expertos y con período máximo de siete años).

- Panel de Expertos determina ajuste de tarifas trimestral, con posibilidad que el MTT solicite un ajuste adicional en el caso del indexador.

- Se modifica alusión permanente a pasaje escolar en metodologías, parámetros y referencias.

- Se amplía conceptualmente la definición de transporte público mayor.

- Se modifican el esquema de los Planes Maestros de Infraestructura de Transportes (PMITP) para facilitar ejecución regional. Así, en algunas zonas del país podrá haber planes de integración urbana, suscritos por el MTT y la respectiva intendencia. Hasta ahora, profundizó, sólo se ha logrado dar vida al Plan Maestro de Santiago, por lo que la experiencia sugiere hacer enmiendas, fundamentalmente limitándolos a áreas metropolitanas mediante propuestas que un Ministerio realice a otro. En cuanto a obras menores o áreas no metropolitanas, se propone recurrir a otros instrumentos de planificación validados por la respectiva intendencia o por el MTT.

4. Incorporación de Ferrocarriles (FFCC).

- Se mantiene dentro del Subsidio Regional permanente la referencia a FFCC urbanos y de cercanía. Adicionalmente, se establece dentro del Fondo creado por el Subsidio Regional transitorio un programa de apoyo a FFCC, destinado a financiar mejoras en condiciones

técnicas y calidad. Programa Administrado por MTT, regulado por decreto supremo de MTT y Hacienda.

5. Potenciamiento de los Efectos y Ejecución del Subsidio.

- Aseguramiento de porcentaje mínimo destinado a rebaja de tarifas, calidad y seguridad.

- Reserva de recursos para incremento de capacidades profesionales en regiones.

- Reconocimiento de taxis colectivos como transporte público menor, incorporándolos en los programas de modernización.

A continuación, la **Honorable Senadora señora Rincón** solicitó, en relación con el programa de chatarrización, antecedentes sobre el número de máquinas existentes en el país y su antigüedad, así como cuántas se requerirían en las regiones. Del mismo modo, pidió conocer el Plan Maestro de Santiago y el cronograma de establecimiento previsto para cada región, así como el Programa de Apoyo a Ferrocarriles del que se ha hablado.

Consultó, del mismo modo, por el alcance del denominado efecto cascada a que se ha hecho referencia.

El **Honorable Senador señor Letelier** declaró ser partidario de la existencia de una política nacional de transporte público que cautele la igualdad ante la ley de todos los habitantes del país. Esta premisa, advirtió, no se está cumpliendo en la actualidad, porque se otorga un tratamiento especial a la Región Metropolitana, donde sólo reside el 40% de la población nacional, en desmedro de todas las otras regiones, que agrupan al 60% restante. El proyecto en estudio, ejemplificó, profundiza esa discriminación en al menos tres materias, al establecer que se deben financiar con los fondos del subsidio los gastos de los equipos regionales que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones constituya para estos efectos -en circunstancias que, con seguridad, en el caso del Transantiago se cubren con el presupuesto de dicha cartera-, y los que correspondan a la inversión en Ferrocarriles y en zonas extremas. En este sentido, consultó cuál es la cantidad de recursos que el Estado tiene previsto invertir en el subsidio al transporte de los habitantes de ciertos sectores de la Región Metropolitana, y en el de los del resto de las regiones del país, y cuánto va a tardar en equiparar esas sumas, sin perjuicio que, en su opinión, debiera avanzarse hacia el establecimiento de una tarifa única nacional para el transporte público.

Preguntó, del mismo modo, por el desglose de las cifras del subsidio al transporte escolar en la Región Metropolitana.

En relación con los nuevos recursos que se prevé entregar al transporte público menor, calificó de inadecuada cualquier política pública orientada a asimilar su tratamiento al que corresponde dar al

transporte público mayor. Solicitó, sobre el particular, conocer la precisa opinión del Ejecutivo.

Finalmente, pidió que se explicara el alcance de lo que se ha denominado fondo cascada, y saber si se ha pensado en mantener la política de licitaciones en las regiones del país.

El **Honorable Senador señor Girardi** valoró, en primer lugar, la modalidad de evaluación del servicio del sistema Transantiago elaborada por el MTT, que ha permitido detectar la existencia de empresas que claramente prestan servicios de mala calidad. Con esta información, indicó, el siguiente paso debe ser avanzar ya no sólo en la aplicación de multas, sino derechamente en cambiar a los operadores deficientes. Para esto, ciertamente, se requiere voluntad política.

En segundo lugar, puso de manifiesto que una de las principales preocupaciones de los parlamentarios de la Región Metropolitana es la existencia de comunas, como Colina, Melipilla o Talagante, que por no formar parte del Transantiago no acceden a los beneficios del sistema, ni tampoco a los del denominado efecto espejo que opera en las demás regiones del país. Dicha situación, que en varios casos ha significado a la población soportar altas tarifas en sus traslados, amerita que puedan ser también objeto de mayores recursos.

Enseguida, subrayó la importancia de fortalecer en la Región Metropolitana el sistema de transporte público mayor, que debiera reflejarse, por ejemplo, en extender el alcance de la red Metrotren a otras zonas, en el marco de una política integral de desarrollo urbano y ordenamiento territorial que no sea, simplemente, eco de las demandas que el mercado por sí solo determina.

Culminó su intervención formulando un llamado a que se pueda aumentar la conectividad de internet a lo largo del país, fundamentalmente en el mundo rural, donde podría ser de altísima utilidad para el desarrollo social y comercial.

El **Honorable Senador señor Chahuán** señaló que sin perjuicio de los reparos de carácter presupuestario que se han venido realizando en el curso del debate, no se debe desconocer que el proyecto de ley contiene una serie de avances, a saber: aumento del subsidio para el transporte público menor, incorporación del subsidio del transporte público rural, profundización de las mejoras en las flotas gracias a los programas de chatarrización, o mejoras para el transporte en zonas aisladas (como Isla de Pascua o Juan Fernández).

Valoró, asimismo, la disposición demostrada por el Ejecutivo para incluir en el subsidio al transporte público la reparación de ascensores en Valparaíso, así como la posibilidad de potenciar los trenes suburbanos en dicha ciudad y en Concepción. La flexibilización de los criterios de inversión del subsidio al transporte, sostuvo, permitirá una mejor focalización en esta última finalidad. En el caso del MERVAL, en particular,

las mejoras se verían no sólo en un mayor número de trenes, sino también en nuevas estaciones de recorrido.

En suma, concluyó, se está en presencia de una iniciativa legal bien concebida, que en la Cámara de Diputados ya suscitó amplio apoyo y que hoy es anhelada en varias regiones, en las que, no obstante, existe temor de que ciertos proyectos de inversión puedan verse paralizados si no se aprueba con prontitud.

El **Honorable Senador señor Frei** se explayó sobre la ingente cantidad de recursos financieros contemplados en el presente proyecto de ley, que considera aproximadamente $740.000.000 miles adicionales por un plazo de 10 años. Tan altos montos, argumentó, debieran preverse por un período más reducido de 3 o 4 años, de manera de no comprometer tan gravemente las finanzas públicas, más aun teniendo en cuenta que, como la realidad parece indicar, se está prácticamente dando por asumido que el Transantiago comienza cada año con un déficit anual de esa magnitud, al que se debe añadir el efecto espejo en regiones.

Respecto de la intención de modificar los mecanismos de inversión de recursos en las regiones, hizo ver que hasta ahora no ha existido claridad acerca de la forma en que se lleva a cabo, pues ha dado lugar a toda clase obras, no siempre vinculadas al transporte público propiamente tal. Este problema, advirtió, puede acentuarse si con cargo a los mismos fondos del subsidio a regiones se pretende ahora agregar la posibilidad de ejecutar nuevas obras, como, por ejemplo, extender la red ferroviaria. Lo razonable, sostuvo, sería que si se quiere extender el MERVAL o replicar el modelo en otros lugares del país, se hiciera con recursos específicamente asignados al efecto, y no mezclándolos con los previstos para el Transantiago o su efecto espejo en regiones. Si hasta ahora la determinación de las inversiones ha sido compleja, no resulta comprensible que se le quieran añadir otras más con base en los mismos fondos. Además, hasta que cada región cuente con personal calificado para emitir opinión sobre los proyectos locales, lo más probable es que transcurra al menos un par de años.

Respecto de los buses dados de baja, que normalmente a partir del término de su uso en Santiago itineran por diversas regiones hasta que 15 o 20 años después se transforman en chatarra, señaló que el efecto que se produce es que, a fin de cuentas, la gente opta por movilizarse en taxis colectivos.

La **Honorable Senadora señora Rincón** consultó por el estado de cumplimiento de los compromisos asumidos por el Gobierno en el protocolo de acuerdos político sobre el transporte público suscrito el 14 de enero de 2010. Entre ellos, citó, se encontraban los esfuerzos por el control de las tarifas y por lograr mejorías en el servicio de Transantiago.

Se refirió, asimismo, a la discriminación que se puede advertir entre la Región Metropolitana y el resto de las regiones en relación con los recursos para obras de infraestructura, porque es claro, sostuvo, que en aquélla se ocupan directamente en el transporte mismo de

los pasajeros, mientras en éstas la maquinaria que se ocupa sigue siendo inapropiada.

El **Honorable Senador señor Novoa** puso de relieve que en su calidad de parlamentario por la Región Metropolitana, en su momento se opuso al modelo y posterior instalación del Transantiago. Las deficiencias que el sistema previamente vigente tenía, que no le impedían cumplir con la finalidad de transportar a la población en trayectos largos y a costos más bajos, hubiesen sido a su juicio perfectibles si se abordaban aspectos puntuales. No era necesario, en consecuencia, llevar a cabo un rediseño institucional como el que se realizó.

Como fuere, el problema es una realidad y debe ser atendido en consecuencia. Al respecto, manifestó su preocupación por la gran cantidad de recursos involucrados en permitir el funcionamiento del sistema, y porque de la gran cantidad de actores que inicialmente formaban parte del mercado, se ha llegado hoy en día a un modelo más bien centralizado, en el que conviven pocas empresas y una autoridad a cargo de él. Consultó, en concreto, si en opinión del Ejecutivo existe una alternativa distinta a la del Transantiago o, por el contrario, debe asumirse que no hay otra posible.

El **Honorable Senador señor Cantero** dio a conocer su impresión de que en Chile ha existido una suerte de privatización encubierta del transporte público, lo que es reflejo de la renuncia que, como Estado, ha habido a la posibilidad de contar con políticas públicas sobre el particular. De acuerdo con los resultados del Estudio de Subjetividad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sobre Chile, graficó, son los problemas de su ciudad los que más impactan sobre la calidad de vida de la población, y esto es precisamente lo que se ha venido acentuando en nuestro país. Aquí, todos los incentivos parecen estar puestos en la migración hacia los centros urbanos y en la toma centralizada de decisiones. Hace falta, en consecuencia, una verdadera política para el desarrollo de las ciudades, en las que el Estado asuma su rol planificador y no se rinda ante lo que el mercado dicte.

De conformidad con lo expuesto, solicitó al Ejecutivo que diera a conocer su visión de contexto, su política general en materia de transporte público.

Por otra parte, hizo presente que, en su oportunidad, tras la entrada en vigencia del Transantiago fue de los parlamentarios que contribuyó a la aprobación de los subsidios espejo para las regiones. Con el paso del tiempo, empero, ha llegado a sentirse frustrado ante la forma en que se han invertido esos recursos, que sólo han pervertido el sistema. En Antofagasta, graficó, no existe ninguna obra de importancia ejecutada con ellos, y el transporte público mayor es cada vez menos.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** expresó compartir buena parte de las inquietudes planteadas por la señora y los señores senadores. Es en base a ellas, entre otras, que justamente se está trabajando en llevar a cabo una transformación

completa al MTT, que a sus dificultades de funcionamiento agregó, en los últimos años, el grave problema que ha significado el Transantiago. Una de las líneas de acción, destacó, es la determinación de una política nacional de transporte público. Al efecto, anunció, durante el mes de enero de 2013 se presentará a los expertos e interesados en el rubro un borrador de proposiciones, con el objeto de generar una discusión pública a la que, con posterioridad, seguirá la conformación de una comisión transversal que pueda entregar una propuesta final, idealmente en el mes de abril del presente año.

Dicha propuesta, agregó, deberá contener una mirada integral a los problemas del transporte, que se haga cargo, por ejemplo, las capacidades de los puertos o el hecho que en ciertos lugares el ferrocarril constituye la única alternativa de transporte público.

Por otra parte, reconoció que la inversión fiscal en transporte público ha variado radicalmente en los últimos años en nuestro país. No obstante, lo cierto es que todas las ciudades con transporte público mayor de calidad a lo largo del mundo, lo han logrado gracias al subsidio, porque deben hacer frente a un mismo problema: que la opción original del ciudadano nunca es el transporte público.

En relación con la relevancia de generar equipos en el nivel regional para apreciar las peculiaridades locales, resaltó que más allá de lo que se pueda elaborar desde Santiago, es muy diferente la realidad de las regiones del norte si se compara con las del sur, por ejemplo. De ahí que, además, se justifique la existencia de tarifas diferenciadas según las distintas necesidades, como el transporte escolar gratuito en ciertas zonas rurales o el altísimo subsidio para el traslado en barcazas en el sur. En tal sentido, subrayó, el proyecto de ley en estudio proveerá un marco flexible que permitirá concentrarse en los problemas que en la práctica se presentan, sin forzar las licitaciones o que se replique un sistema como el que opera en la ciudad de Santiago, sin que sea necesario.

Respecto del programa de renovación de buses, afirmó que el plan en ejecución ya ha sido objeto de unas 2.500 postulaciones, de las cuales cerca de 1.500 se encuentran en proceso. En regiones, de hecho, se ha logrado rejuvenecer en unos 10 años la flota.

Lo que existe, sintetizó, es conciencia y reconocimiento de que corresponde atender más decididamente los problemas, lo que exige contar con recursos que permitan tener capacidad local para determinar en qué y cuánto se requiere invertir. Con ese fin ya se han elaborado borradores de propuestas de transporte urbano para diferentes ciudades a lo largo del país. En general, explicó, el objetivo es que exista competencia; pero si se requieren métodos alternativos, implementarlos.

En materia de ferrocarriles, puso de manifiesto que el interés del Gobierno es impulsar los trenes suburbanos en cada lugar en que sean la mejor solución posible. En ese entendido es que se ha proyectado en diversos tramos, como Talca-Constitución, Laja-Concepción o

Talcahuano-Coronel, además del potenciamiento que se pretende realizar en MERVAL y en la Región Metropolitana. Del mismo modo, hizo ver que últimamente la empresa de ferrocarriles ha disminuido su déficit, lo que permite avizorar que tiene opciones ciertas de erigirse en un actor relevante del transporte público.

Explicó, a continuación, que el denominado efecto cascada corresponde a la estructura actualmente consagrada en la ley, en virtud de la cual si no se invierte el subsidio en el primer ítem, puede ser invertido en el segundo, y así sucesivamente. Tal esquema, si embargo, ha demostrado no ser la opción más conveniente, por cuanto en determinadas regiones el ítem más relevante, que requiere más inversión, queda postergado por otro que lo antecede. Por esta razón se propone su eliminación, de manera que la asignación responda efectivamente a las carencias locales. Así, por ejemplo, el eficiente modelo de medición de calidad que ha desarrollado Transantiago podrá ser también implementado en regiones, recogiendo las carencias que puedan haber tanto a nivel urbano como a nivel rural de acuerdo con lo que los usuarios expresen, y no necesariamente dejándose llevar por las presiones ejercidas por los gremios.

En cuanto a la importancia que se reconoce al transporte público menor, sostuvo que es de interés de la autoridad que en la ley se contemplen medidas de apoyo a los taxis colectivos, por dos motivos: porque hay lugares en los que son la única solución de transporte, y porque precisan de apoyo para renovación de maquinaria y mejoramiento de infraestructura y calidad de servicio. No se contempla, en consecuencia, auxilio en materia de tarifas, toda vez que la convicción del Ejecutivo es que la solución integral para la conectividad en las grandes ciudades pasa por el transporte público mayor.

Finalmente, se refirió de manera específica a los siguientes asuntos planteados por los señores parlamentarios:

- Se está trabajando, en coordinación con distintos ministerios, secretarías regionales ministeriales e intendencias, en la elaboración de una política nacional de desarrollo urbano.

- La conectividad a internet en el transporte público es una inquietud de la que existe conciencia, cuya satisfacción se espera pueda ir en aumento.

- MERVAL es, hoy en día, el sistema de transporte público mejor evaluado de Chile, por lo que se deben acotar los riesgos que el incremento de pasajeros pueda aparejar, tal como le ocurrió al Metro de Santiago.

- El sistema de barcazas, en el sur del país, consistió en sus inicios en dos viajes semanales en determinados tramos. Hoy, transcurridos dos años, ya son dos viajes diarios. Dado el explosivo crecimiento, contar con mayores recursos es del todo necesario.

- El rol del Administrador Financiero del Transantiago (AFT), ha sido redefinido a partir de los contratos directos que

el MTT ha suscrito con los diversos actores del sistema, lo que permitirá distinguir claramente las responsabilidades de estos últimos. Así, Metro de Santiago se hará cargo de la carga de pasajeros, los bancos se dedicarán exclusivamente a los movimientos financieros y, previa reducción de los montos que perciben, las empresas INDRA y SONDA deberán satisfacer las demandas de carácter tecnológico, con el añadido de que será además posible la incorporación progresiva de nuevos operadores.

El **Honorable Senador señor Pizarro** insistió en la necesidad de conocer el estado de cumplimiento de los compromisos asumidos por el Gobierno en el ya citado protocolo de acuerdos suscrito en enero de 2010. En esa oportunidad, recordó, el entonces Ministro de Transportes y Telecomunicaciones proyectó una cifra cercana a US$ 200 millones para dar una solución general a los problemas del Transantiago y hacer las inversiones necesarias. No obstante, mediante el presente proyecto de ley se están solicitando muchos más recursos, sin que se encuentre a disposición de los parlamentarios alguna evaluación sobre la evolución que el sistema ha tenido en mejoramiento de la gestión, control de la evasión, fijación de tarifas, utilidades de los operadores, etc.

En los inicios de dicho sistema, añadió, la discusión giró en torno a si debía ser o no objeto de subsidio por parte del Estado, cuestión con la que, conceptualmente y más allá de los montos, se mostró de acuerdo. Sin embargo, se requiere saber cómo se va a distribuir ese subsidio entre los diversos ítems de gasto que incluye y la forma en que se pretenden corregir las falencias, de manera tal que la toma de decisiones como la que en esta ocasión se demanda del Congreso, sea teniendo a la vista todos los antecedentes.

El **Honorable Senador señor Letelier** solicitó información detallada acerca de la inversión en ferrocarriles y en metro que hace el Estado de Chile. Así como el Metro de Santiago no depende del Transantiago, argumentó, no es razonable tampoco que el metro de regiones dependa de los subsidios que en virtud de este último el Fisco entrega.

Del mismo modo, pidió que se desglosara por regiones la información sobre tarifas escolares.

La **Honorable Senadora señora Rincón** hizo ver que las inquietudes que planteara en sus intervenciones no fueron abordadas por el señor Ministro. En particular, insistió en la conveniencia de una pronta respuesta respecto de los siguientes compromisos incluidos en el protocolo de acuerdos sobre transporte público de enero de 2010:

- Avanzar en la implementación completa de la línea 6 del metro y en la ampliación de la red de trenes suburbanos (Lampa, Quilicura, por el norte; Padre Hurtado por el poniente). La implementación de trenes suburbanos se podrá materializar por la vía de concesiones, contemplándose el inicio de las licitaciones en 2011.

- Integración tarifaria intermodal: se implementará la integración de medios de pago entre Transantiago y Metrotren. En un

plazo razonable se aplicará la integración tarifaria entre ambos medios, para las comunas de San Bernardo, Buin, y Paine, siempre que no aumente significativamente el déficit global del Transantiago.

- Avanzar en la integración de medios de pago entre Transantiago y servicios de locomoción pública de cercanía, desde las provincias de Talagante, Chacabuco, Maipo, Melipilla y Cordillera, y evaluar el sistema de interconexión con el Transantiago, con el fin de hacerlos más eficientes y naturales para los pasajeros.

- Consultar a las autoridades locales (alcaldes) y a vecinos involucrados sobre las reformas al Transantiago.

- En un plazo no superior a un año, evaluar la factibilidad financiera y rentabilidad social de conceder franquicias tarifarias a la tercera edad en horas valle y fines de semana.

- Con el propósito de complementar el perfeccionamiento del marco regulatorio, crear una Superintendencia de Transporte Público (el Gobierno enviaría al Congreso un proyecto de ley en marzo de 2011).

- Dar cumplimiento integral de la ley de subsidios (ley N° 20.378), en relación con los programas diseñados en regiones. Especial cuidado en cumplir con el objetivo de reducir el gasto familiar en tarifa escolar.

- Implementar íntegramente, desde marzo de 2011, el subsidio al transporte escolar.

- Buscar la introducción gradual de medios de pago electrónico en las ciudades principales del país.

- Diseño de un plan de inversiones en infraestructura y gestión de transporte en las principales ciudades del país (terminales, paradas, unidades de control de tráfico).

- Velar por la construcción y concesión de terminales rurales en ciudades donde se justifique socialmente.

Asimismo, consultó por los montos involucrados en los nuevos contratos con INDRA y SONDA a que aludiera el señor Ministro, y cuáles son las utilidades del operador del Transantiago.

Igualmente, resaltó el hecho que las principales ciudades del mundo subsidian su transporte público, cuestión que ya se encuentra incorporada en la institucionalidad chilena sólo respecto de la Región Metropolitana. Ante ello, consignó, la pregunta que surge es si esa política va a ser ampliada al 60% restante de la población, o va a persistir la diferenciación que en la práctica se hace entre ciudadanos de diversa categoría.

Urge, culminó, dar respuesta a la serie de interrogantes planteadas a lo largo de la discusión, de manera que de una vez por todas exista una visión que, haciéndose cargo del pasado, permita proyectar al futuro las soluciones que se requieren, integrando en ellas a todas las regiones del país.

En relación con el funcionamiento del Transantiago, el **Honorable Senador señor Girardi** solicitó que la información sobre calidad del servicio sea puesta a disposición, en línea, de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, con el objeto de tener una mayor aproximación a los ajustes que se necesiten. Sostuvo, además, que se requiere de un esfuerzo sustantivo para contar con un mejor plan de infraestructura, que permita que en el mediano y largo plazo, por el aumento de las frecuencias en los recorridos y consecuente desincentivo del uso de vehículos particulares, disminuyan los subsidios.

El **Honorable Senador señor Lagos** requirió específica información sobre las siguientes materias vinculadas al sistema Transantiago:

- Evolución de los indicadores de desempeño desde su creación (situación financiera, evasión, tiempos de espera, calidad del servicio).

- Renegociación de los contratos con los operadores (cláusulas modificadas, nueva duración, costo fiscal, con cargo a qué recursos se financiaron, mejora esperada en los indicadores de desempeño).

- Proyección financiera global del sistema hacia el futuro, señalando los supuestos de su elaboración.

Del mismo modo, recordó que Transantiago inició sus operaciones a inicios del año 2007, cuando otra coalición política gobernaba el país. De los prácticamente seis años que ha transcurrido, el actual Gobierno, que asumió en 2010, ha debido afrontarlo y administrarlo durante la mitad del período. Se está en presencia, en consecuencia, ya no sólo de un problema heredado, por lo que cabe a la autoridad hacerse cargo del mismo y ser parte de las soluciones.

Finalmente, hizo referencia a la ausencia de claridad en la inversión en regiones de los recursos que se entregan por el denominado efecto espejo del Transantiago. No es fácil, graficó, explicar a los vecinos de Valparaíso y San Antonio qué se ha hecho específicamente con esos dineros.

El **Honorable Senador señor Chahuán** acotó que la recuperación de ascensores en la ciudad de Valparaíso y los trabajos en la subida Alessandri, son ejemplos de obras ejecutadas con recursos del subsidio a regiones producto del Transantiago.

A propósito del caso aludido, el **Honorable Senador señor Lagos** precisó que por más que el proyecto se haya ejecutado con cargo a los citados recursos, los ascensores no constituyen medios de transporte en la capital de la V Región, porque no se encuentran regulados como tales y porque, en realidad, su recuperación está más bien vinculada al patrimonio cultural de la ciudad.

Coincidió, además, con que el financiamiento del metro en las regiones, en particular el MERVAL, debe hacerse con recursos específicos y no con los que se encuentren de alguna forma ligados al Transantiago.

El **Honorable Senador señor Chahuán** indicó que además de la recuperación de ascensores a que hiciera referencia, efectivamente se realizarán mejoras en el MERVAL, algunas de las cuales ya se encuentran proyectadas por el Ministerio.

En la siguiente sesión celebrada por las Comisiones unidas, el **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** hizo entrega de sendos documentos en respuesta a las solicitudes de información formuladas previamente por los integrantes de la instancia.

El **asesor legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, reseñó algunos de los principales contenidos de los antecedentes puestos a disposición:

- Estado de cumplimiento del protocolo de acuerdos políticos suscrito el 14 de enero de 2010.

- Ejecución del subsidio al transporte público en regiones.

- Informe de gestión del Transantiago.

- Estudios de satisfacción usuaria.

- Informe sobre red de carga.

- Estudios de opinión y muestreo.

- Indicadores de gestión y ranking de empresas.

- Informe financiero sobre utilidades de los operadores y proyección para el año 2013.

- Modificaciones en la relación contractual entre el MTT y la AFT.

- Avances en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público en Santiago, el único aprobado a la fecha.

- Programas operacionales de cambios de recorridos en Transantiago.

El **Coordinador Técnico de la División Subsidios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Roberto Villalobos**, agregó que, en relación con las regiones del país, el Ejecutivo pone a disposición de las Comisiones unidas información relativa a:

- Parque vehicular (antigüedad promedio, flota, tarifas a nivel usuario adulto y escolar).

- Detalle de obras y servicios financiadas con el denominado efecto espejo de Transantiago los años 2011 y 2012, mediante subsidios a zonas licitadas y no licitadas, al transporte escolar y a zonas aisladas.

- Obras de infraestructura, por comuna, vinculadas a los programas de apoyo al transporte público.

- Provisiones al FNDR para 2011 y 2012.

- Provisiones a Gobiernos Regionales para el año 2011.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** se explayó sobre la importancia de elaborar un ranking trimestral de las 7 empresas que operan en Transantiago, desde una doble perspectiva: que la diferente calidad del servicio sea conocida por los usuarios, y que sirva como herramienta para poder entregar o quitar recorridos en base a los indicadores arrojados por la medición.

En relación con las utilidades de los operadores, señaló que las de la AFT ascendieron a $1.500 millones en 2010, a $4.800 millones en 2011 y a $2.164 millones en 2012. Destacó que la provisión de ingresos realizada en la contabilidad por dicha orgánica, finalmente, producto de la negociación llevada a cabo con el Ministerio, no se produjo, razón por la que deberá reconocer una pérdida no menor. De esta manera, se hará evidente que las supuestas utilidades de la AFT no eran, al menos, de la magnitud que en algún momento se hizo público, pues suponían ingresos que no se estaban produciendo.

El **Honorable Senador señor García** hizo notar la diferencia de los ingresos de explotación del Transantiago entre los años 2010 y 2012 ($70.754 y $32.825, respectivamente)

El **señor González** indicó que tal diferencia se explica porque en el primer año se produjo un alto ingreso por concepto de equipamientos, los que, al año 2012, ya se encontraban instalados.

Respecto de la relación contractual entre el MTT y la AFT, el **señor González** expresó que ha operado una especie de deconstrucción del contrato original, toda vez que, ahora, los contratos se han celebrado directamente entre el Ministerio y los diversos operadores tecnológicos, de red de carga y financieros.

El **señor Ministro** agregó que, originalmente, lo que existía era un contrato entre el Estado y la AFT, que a su vez subcontrataba la red de carga, servicios financieros y operadores tecnológicos, cuestión que dificultaba enormemente la relación entre el Ministerio y cada una de las partes. Hoy, en cambio, el Estado contrata directamente con Metro la red de carga, con los bancos exclusivamente los servicios financieros, y los servicios tecnológicos con las empresas INDRA y SONDA.

Enseguida, el **asesor legislativo del MTT, señor González,** se refirió al cumplimiento del protocolo de acuerdos firmado el año 2010. Sostuvo que, a juicio del Ejecutivo, en gran parte ha sido satisfecho en un 100%, excepción hecha de ciertas materias en las que limitaciones de carácter tecnológico o administrativo lo han impedido, o en las que se han verificado cambios de estrategia en la visión del Ministerio. Un ejemplo de esto último, graficó, lo constituye la presentación de un proyecto de ley sobre Superintendencia del Transporte Público. Si bien inicialmente el MTT estuvo de acuerdo, luego de analizarlo llegó a la conclusión que no bastaba como solución, pues el rol de una superintendencia se circunscribe, básicamente, a la fiscalización y regulación, en circunstancias que existen necesidades previas, como planificación y desarrollo que permitan configurar, a nivel nacional, un sistema de transporte público. Ello explica, además, el hecho que el Ministerio se encuentre hoy avanzando en un proceso de restructuración interna, con miras a abordar una serie de temáticas, como fiscalización, seguridad vial o transporte público metropolitano y en regiones.

El **señor Ministro** añadió que más allá de contar o no con un porcentaje exacto del cumplimiento del protocolo de acuerdos, lo relevante es que el Ejecutivo ha mantenido la línea de acción entonces comprometida, en la convicción que dicho acuerdo es continente de lo que el Ministerio debe hacer y está haciendo. No obstante, existe también el convencimiento de que el establecimiento de una superintendencia debe estar precedido por un posicionamiento del MTT en un rol planificador, que le permita asegurarse de que los planes que se plantean lleguen efectivamente a ejecutarse, en los ámbitos ferroviario, portuario y de transporte público.

El **Honorable Senador señor Chahuán**, junto con destacar el cumplimiento del Ejecutivo en la entrega de la información solicitada por los integrantes de las Comisiones unidas, puso de relieve la conveniencia de poder dar expedita tramitación al proyecto de ley en estudio.

El **Honorable Senador señor Pizarro** observó que previo a la adopción de cualquier decisión, debe existir la posibilidad de analizar en profundidad el caudal de documentación recibida, más aún en vista de la dispar evaluación que se tiene, respecto de lo expresado por el Ejecutivo, sobre el grado de cumplimiento de varios de los puntos incluidos

en el protocolo de acuerdos firmado en el mes de enero de 2010. Así, por ejemplo, nada se dice de los trenes suburbanos en Lampa, Quilicura o Padre Hurtado.

Del mismo modo, hizo ver la necesidad de conocer con precisión en qué se ha verificado la inversión de los recursos correspondientes al denominado efecto espejo, habida cuenta del reclamo que desde distintos lugares del país se ha manifestado y de que, por el presente proyecto, se está pidiendo mayor financiamiento aún. Respecto de esto último, en particular, solicitó que se explicara la justificación de las sumas involucradas. Si en el protocolo de 2010, insistió, US$200 millones eran suficientes para solucionar los problemas del Transantiago, no se comprende por qué ahora son US$750 millones, por diez años, los que se requieren. Cuáles son las pérdidas del sistema, qué ha ocurrido con la evasión, por qué se ha decidido no implementar el aumento de las tarifas, etc., son algunas de las dudas que subsisten, más allá que, en su opinión, el sistema de transporte público de la Región Metropolitana ha ido mejorando en el tiempo.

El **Honorable Senador señor Girardi** reiteró su preocupación por el impacto del Transantiago en la población de la Región Metropolitana, pues el 70% de ella hace uso del transporte público. Sin embargo, en infraestructura, que incide en la disminución de los costos de un sistema que ciertamente precisa de subsidios, los avances no han sido sustantivos, lo que repercute en que no exista la deseable exclusividad de vías ni la consecuente frecuencia y regularidad del servicio de transporte.

En segundo lugar, formuló una crítica al hecho que no obstante los ingentes recursos financieros que se le inyectan al sistema, subsisten por otra parte empresas que incumplen sus obligaciones operativas en regularidad y frecuencia. Se debe avanzar, indicó, en privilegiar solamente a los buenos para que, sean nacionales o extranjeros, sólo ellos permanezcan en el sistema.

Reiteró, asimismo, que en la Región Metropolitana existen áreas discriminadas que no son receptoras de los beneficios que sí tienen las comunas que forman parte del Transantiago. Tal realidad, señaló, debe ser remediada.

Finalmente, manifestó que el tantas veces citado protocolo de acuerdos fue un instrumento útil para, entre otras cosas, posibilitar la flexibilización de los asimétricos contratos que el Estado había suscrito y pudiera, al cabo, modificarlos teniendo como horizonte mejorar el servicio que recibe el usuario.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** sostuvo que, justamente, una de las finalidades del proyecto de ley es abordar el problema del uso de los recursos que se hace en las regiones del país. En éstas, resaltó, se concentra esencialmente, porque en lo que guarda relación con el Transantiago el problema se sitúa únicamente en el monto del déficit.

Dicho déficit, por su parte, ha venido disminuyendo sistemáticamente los últimos años. En ese contexto, y bajo la premisa de que ya se ha llegado a un nivel de eficiencia económica razonable, la iniciativa en estudio plantea proyectar el monto alcanzado hacia el futuro. Actualmente, con el alza en las tarifas se compensan las caídas en el déficit; sin embargo, el Ejecutivo ha llegado a la convicción que el aumento de tarifas que ya se ha producido es suficientemente oneroso para el usuario, y para eso son los recursos que se están solicitando. Se está pidiendo, profundizó, exactamente el mismo monto que se utilizó en 2011, pues ya se ha encontrado el punto en que se sitúa el máximo esfuerzo que pueden hacer las personas, debiendo ser el resto financiado vía subsidio, instrumento que se reconoce como necesario para el funcionamiento del sistema de transporte público en la ciudad de Santiago. No se puede, en consecuencia, seguir cargando a los usuarios el aumento de las tarifas, que entre 2010 y la actualidad se han incrementado desde $380 a $590. En lo sucesivo, las alzas que tengan lugar deberán serlo sólo por concepto de inflación.

En lo concerniente a regiones, en tanto, sí se están pidiendo mayores recursos, con miras a contar con herramientas adecuadas para hacer un buen uso de los mismos.

El **Honorable Senador señor Pizarro** señaló que debe tenerse en cuenta que la actual tarifa de Transantiago se encuentra muy por debajo de su costo real, y más allá de la calidad del servicio, permite al usuario, durante un lapso de tiempo, cubrir dos o tres trayectos con un mismo pasaje, lo que sin duda le genera ahorro. Recordó, al efecto, que cuando estaba en la oposición, la actual coalición gobernante dirigía sus críticas al hecho de que se estuviera desperdiciando el dinero, sin reparar que el subsidio a la tarifa iba justamente en auxilio de la gente con menos recursos

Reparó, enseguida, en que el incremento de la tarifa dado a conocer por el señor Ministro se basa en una estructura en su momento propuesta por la propia oposición de la época. Y la explicación de dicha alta tarifa pasa, también, por el alza del precio experimentada por el petróleo, lo que reconduce la discusión a otro ámbito, el del impuesto que grava a ese combustible. Se configura, así, un escenario en el que pareciera que el Estado se engaña a sí mismo, porque igualmente entrega un gran subsidio al sistema de transporte.

Culminó su intervención recordando que el año 2012 tuvo lugar un ajuste tributario que aparejará, en el mejor de los casos, US$1.100 millones para la educación, prioridad principal de la sociedad chilena. Y ahora, sin más, se piden US$1.500 millones para el transporte público. Queda en evidencia, concluyó, que un proyecto de ley como el que se está conociendo amerita un debate profundo que permita adoptar decisiones sostenibles en el tiempo.

El **señor Ministro de Transportes** puntualizó que la brecha entre el subsidio y el valor real de la tarifa del Transantiago ha disminuido progresivamente los últimos años.

Insistió, asimismo, en que en lo que concierne a la Región Metropolitana, el proyecto de ley no está requiriendo mayor financiamiento que el que hubo el año 2011 ($356.000 millones, aproximadamente US$700 millones); sólo se propone mantenerlo hacia el futuro, con miras a generar cierta holgura y tranquilidad no sólo para el actual Gobierno, sino también para los venideros. De esta manera, del esquema actual en que el financiamiento fiscal iría decreciendo con los años, se transita a otro cuyo efecto práctico es que ese ahorro potencial para el Estado que se iba a producir, no tendrá lugar, porque se mantendrá el nivel de gasto. En lo que respecta a regiones, en cambio, sí se solicitan US$240 millones adicionales (por sobre los US$500 millones vigentes), como compensación por la suma que estará disponible para la Región Metropolitana.

De cualquier modo, hizo ver, se prevé en la iniciativa legal una revisión cada dos años de la forma en que se está llevando a cabo la inversión, con el objeto de que la autoridad esté en posición de variar los énfasis de sus políticas, si lo estima necesario.

En cuanto al impuesto a los combustibles, explicó que el diésel paga muy poco impuesto, por lo que el problema a que aludiera el Honorable Senador señor Pizarro tiene lugar, más que nada, en relación con la bencina.

Del mismo modo, puso de relieve que si bien desde una perspectiva técnica resulta ilógico que el sistema Transantiago contemple la posibilidad de transbordos para un mismo pasaje, la realidad de la ciudad ha llevado a que sea muchas veces una solución práctica. En efecto, no se puede desconocer que en Santiago es normalmente la gente de escasos recursos la que vive en las zonas más alejadas, y para ellos el subsidio, claramente focalizado en los sectores C2, C3, D y E, ha sido útil. Lo anterior, con todo, no es sino reflejo de la ausencia de una política pública sobre la forma en que se ha ido construyendo la ciudad.

Agregó que más allá de las inquietudes expuestas y del financiamiento del Transantiago, que por lo demás se encuentra ya previsto en la ley de presupuestos, el foco del proyecto de ley es abordar las dificultades en calidad del servicio, infraestructura, calidad de los buses, remuneraciones de los choferes y, en fin, el cúmulo de dificultades que enfrenta el transporte público en las regiones del país.

Enseguida, ante una consulta del Honorable Senador señor Girardi, indicó que producto de las modificaciones realizadas a los contratos con los operadores del Transantiago, hoy la evasión es costo de la empresa. Así, el Estado ya no pierde dinero, como ocurría antes cuando cobraba por pasajero y pagaba por kilómetro recorrido.

El **Honorable Senador señor Girardi** acotó que las aludidas enmiendas a los contratos se deben, en gran parte, al rol que en su momento desempeñó el Senado.

El **señor Ministro** coincidió con lo expresado por Su Señoría, agregando que se ha tratado de un proceso de negociación complejo, en el que, valoró, los apoyos han sido transversales.

En relación con los transbordos que contempla Transantiago, el **Honorable Senador señor Pizarro** acotó que responden a que, en su concepción, se tuvo en cuenta que en el sistema antiguo los recorridos, si bien a veces muy largos y complicados, cumplían la función de trasladar en un solo viaje al pasajero que se dirigía a su distante lugar de trabajo; y a que derechamente se quiso favorecer a los sectores de menos recursos. Éste, añadió, es uno de los variados ejemplos de las materias que requieren discusión y consenso para ser aprobadas, con el objeto de evitar que a poco andar se estime necesario enmendar el rumbo nuevamente. El debate en torno al Transantiago, razonó, ha estado cruzado por una serie de temáticas, incluida la de si se requería o no de subsidio, cuestión con la que el actual Gobierno se ha mostrado finalmente de acuerdo. Por ello, recalcó, es que debe analizarse cuidadosamente lo que en el presente proyecto de ley se está planteando.

El **señor Ministro** señaló que la mala imagen que desde sus inicios ha tenido Transantiago, ha conspirado contra una valoración de los avances que efectivamente ha tenido, y ha llevado a soslayar los problemas que también existen en regiones, en muchos casos bastante más graves.

El **Honorable Senador señor Frei** recordó que, tal como se señalara en los inicios del sistema Transantiago, su esquema de funcionamiento no se condecía con ninguna experiencia previa en alguna parte del mundo, lo que desde ya llevaba a desconfiar de sus resultados. En tal sentido, consultó por los porcentajes de subsidio y nivel de evasión de otras capitales comparables con Santiago.

En relación con el ahorro que supone para el Fisco la renegociación contractual con la AFT, superior a $8.000 millones, hizo ver que aun siendo una cifra considerable, es más bien marginal en el marco de la cantidad de recursos que el Estado invierte en Transantiago. Esto evidencia, reiteró, que al parecer no queda sino asumir el déficit que el sistema tiene y que, de aquí en más, habrá que invertir invariablemente US$ 750 millones en él, independientemente de si con eso se obtienen mejoras, se controla la evasión o se logra rebajar la tarifa.

El **señor Ministro** afirmó que en capitales del mundo comparables a la chilena, donde se sitúa bajo el 40%, el subsidio alcanza a entre 60% y 70% del financiamiento. El nivel de evasión, en tanto, varía según la cultura de cada país. Así, en Italia es más del 20%, superior a Chile, y en Alemania, cerca del 5%. Una cifra esperable para la cultura chilena, sostuvo, sería el 10%.

Agregó que, a estas alturas, no se puede desconocer que una política de transporte exige subsidio al transporte público mayor para que las ciudades resuelvan sus problemas. Se trata, con todo, de un subsidio inferior al que las mismas ciudades entregan a los

automovilistas, de acuerdo con la proporción por número de pasajero trasladado. En Santiago, graficó, hay 1.300.000 autos para 120 km cuadrados de calle, que reciben un subsidio del orden de US$1.600 millones anuales, mientras que Transantiago sólo unos US$700 millones.

El **Honorable Senador señor Frei** acotó que los igualmente importantes recursos que se invierten en el sistema de transporte público, adquirirían mayor sentido si lograran desincentivar el uso de los vehículos privados.

El **señor Ministro** añadió que a lo que se debe aspirar en el caso chileno es a que se mantenga, y no aumente, el nivel de uso del automóvil particular, y para eso es que la calidad del transporte público debe mejorar, en Santiago al menos, mediante una adecuada combinación entre el metro y los buses. Por ello es que del dinero que se contempla para Transantiago, un 40% se utilizará en la inversión del Metro de Santiago, en consonancia con el hecho que la solución para esta ciudad a 8 o 10 años pasa, necesariamente, por más metro.

Como fuere, volvió a insistir, el proyecto de ley tiene por objeto principal hacerse cargo de los problemas del transporte público en las regiones del país.

El **Honorable Senador señor Girardi** señaló que junto con los subsidios, lo que se requiere es más Estado asumiendo un rol planificador de una política de desarrollo urbano. Todo lo que se está haciendo, argumentó, puede carecer de sentido si no se diseña e implementa una política integral, no dependiente de las directrices del mercado, en la que se inserte el transporte público. Dicha política, desde luego, no puede agotarse en plazos breves, sino que debe ser ideada a unos 10 años, incluyendo, además de la complementariedad con el metro, cómo se piensa incorporar las nuevas energías al transporte y los procesos tecnológicos del mundo que viene.

El antiguo sistema de transporte público de Santiago, prosiguió, era ambientalmente inviable. De ahí que, con todas las deficiencias y costos que ha significado, el actual sistema ha posibilitado una serie de mejoras, en diversos ámbitos. Y si bien se han producido grandes avances en infraestructura y calidad del servicio al usuario, lo cierto es que igualmente subsiste el gravísimo incumplimiento por parte de las empresas contratadas para hacer funcionar el sistema de gestión de flota, que nunca ha operado competentemente.

Respecto del subsidio a los autos particulares, por otra parte, puso de relieve que existen dos alternativas para gravar su circulación: tarificación vial y vías exclusivas para transporte público. Dado que la primera podría aparejar un problema de carácter político, es en la segunda en la que mayormente se debe avanzar, por la mayor rentabilidad que supondría para el 70% de la población que no tiene vehículo particular.

Cualquier esfuerzo que se realice, concluyó, debe en todo caso ir de la mano de la eliminación de los malos actores del sistema.

El **señor Ministro** reiteró que inquietudes como las planteadas, más otras, son justamente las que han llevado a la cartera que encabeza a conferir prioridad a su reorganización interna antes de pensar en contar con una Superintendencia. Ya se creó, ejemplificó, una Dirección de Planificación y Desarrollo para que pueda anticipar qué depara el futuro en materia de transporte. Transantiago mismo, continuó, que comenzó sólo con una Secretaría Ejecutiva, es hoy en día un programa del MTT -que idealmente debiera transitar a ser externo- que cuenta con una estructura que aborda calidad del servicio, atención a clientes, área de operaciones, etc.

El **Honorable Senador señor Pizarro** recordó que en el inicio de Transantiago, se discutía si el Estado debía o no intervenir y asumir la responsabilidad del sistema, al punto que los privados, que se negaban, se manifestaron incluso a través de paros.

El **señor Ministro** hizo presente que los contratos originales con los operadores aparentemente entregaban la responsabilidad a las empresas privadas, pero en el fondo era el Estado el que debía asumirla. Hoy, en cambio, este último, con una estructura mucho más sólida, planifica y fiscaliza.

En relación con la exclusividad de las vías, señaló que ya se está trabajando fuertemente en ella, porque el transporte público requiere preferencia y habida cuenta que para la ciudad de Santiago es muy oneroso tener corredores.

En cuanto a la capacidad de gestión de flota, resaltó que ya está operativa la posibilidad de, en ciertos teléfonos celulares que ofrece el mercado, conocer a qué distancia se encuentra un bus y en cuánto tiempo llegará a un paradero.

Estuvo conteste, además, con la necesidad de desechar a los malos elementos que operan en el sistema de transporte público de la Región Metropolitana. Con tal fin, precisamente, los nuevos contratos proveen de más herramientas de fiscalización, si bien para llegar al extremo de caducar un contrato vigente con un operador deben agotarse diversas etapas previas de incumplimiento y correlativa sanción. En términos generales, graficó, si el operador incumple un día en el servicio, el castigo es menor; si es por una semana, aumenta; y si es por un mes, es mucho mayor; y si muestra problemas en varios recorridos, se le nombra un interventor; si aún así la situación no mejora, se le quita el recorrido, y sólo después de todo esto se le podría caducar el contrato.

A continuación, el **asesor legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor González,** hizo referencia al espíritu del protocolo de acuerdos suscrito en enero del año 2010, que no era otro que contribuir a solucionar los problemas del Transantiago. Dicho proceso, afirmó, ha sido exitoso, fundamentalmente en

lo relativo a la modificación de los contratos con los operadores de vía y la AFT, en buena parte gracias al rol protagónico que desempeñaron diversos senadores. Ahora, recalcó, es el momento de concurrir a mejorar la situación de las regiones del país, que hoy se desenvuelven entre dos amplios extremos: el libre tránsito o la rígida licitación de los servicios de transporte público. Para eso, el proyecto de ley plantea establecer un espacio intermedio que permita introducir ciertos criterios regulatorios, como acuerdos con los operadores, amarres de tarifas y exigencias de calidad que redunden, al cabo, en una adecuada inversión de los recursos públicos. Para trabajar en esa dirección y posibilitar los consensos que sean necesarios, declaró, por parte del MTT existe total y absoluta disposición.

El **Honorable Senador señor Cantero** reiteró su mirada pesimista sobre la forma en que se está abordando al problema del transporte público. Si no se acomete con un enfoque sistémico relacional que se haga cargo de la globalidad de factores involucrados, será de nunca acabar, pues cada vez son más y más los recursos que se destinan.

Los incentivos, prosiguió, son perversos, y no parece haber solución, porque se ha entregado al mercado el rol preponderante de la determinación del uso del suelo, las ciudades crecen desmesuradamente y el Estado no tiene capacidad de respuesta, pues carece de conceptos de gestión y administración territorial. Mientras tanto, se sigue derrochando el dinero, construyendo obras que no responden a las verdaderas necesidades de las regiones. En Antofagasta, ejemplificó, se siguen levantando paraderos, pero lo que se necesita es un metrotren.

No tiene sentido, agregó, seguir profundizando en complejos sistemas para la ciudad de Santiago, porque, por los enormes subsidios involucrados, la gente querrá trasladarse a vivir allí.

Hace falta, culminó, salir de la perspectiva sectorial y mirar el contexto general de lo que ocurre en el país.

En la siguiente sesión celebrada por la Comisión, el **Honorable Senador señor García** planteó la necesidad de dar pronto despacho a la iniciativa de ley en estudio, fundamentalmente porque, a mayor dilación, mayor dificultad para que las regiones del país puedan invertir los recursos que se han contemplado.

El **Honorable Senador señor Letelier** señaló que previo al despacho del proyecto por parte de las comisiones unidas, es necesario debatir y buscar alternativas respecto de aquellas materias en las que existe discrepancia con el Ejecutivo. Idealmente, resaltó, de la manera más rápida posible, habida cuenta que el presente año es electoral.

Lo anterior, consignó, no implica obstaculizar los recursos previstos para las regiones, que están garantizados y no corren riesgo de pérdida.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** indicó que de todos los temas en que existen diferencias, especial relevancia tiene el de poder asegurar que los recursos que se entreguen a las regiones sean adecuada y efectivamente invertidos en los fines que les correspondan.

El **Honorable Senador señor Novoa** manifestó que frente a la enorme cantidad de recursos que para el erario fiscal ha significado el sistema Transantiago, y antes de seguir aprobando mayores gastos, es su interés conocer qué proyectos y medidas se están llevando a cabo para mejorarlo.

La **Ministra (s) de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt,** expresó que, a estas alturas de la discusión, en buena parte ya se ha configurado una visión común sobre los aspectos del Transantiago que deben abordarse: calidad, acceso a la cobertura y seguridad del servicio. Añadió que si bien dicho sistema ha irrogado grandes gastos, por otra parte ha supuesto un tremendo aprendizaje. De ahí que el presente proyecto de ley constituya una oportunidad única para sentar ciertas definiciones estructurales del sistema de transporte público del país, dejando el desarrollo de otras materias a la preceptiva reglamentaria que se deberá elaborar.

Con todo, puso de relieve que no sólo Transantiago, cuyas soluciones tras las modificaciones a los contratos ya se encuentran encaminadas, es el objeto de la iniciativa legal. Lo son también los sistemas de transporte público de las regiones del país, que producto de diversas variables, como el desarrollo económico o los mercados imperfectos, precisan de una rápida intervención. En éstos, graficó, ocurre que los buses deben competir con los taxis colectivos, por lo que se ven forzados a rebajar sus tarifas, lo que incide en una menor disponibilidad de recursos para sus mantenciones, que repercute a su vez en una menor frecuencia y termina, en fin, por hacerlos menos atractivos a ojos de los usuarios.

Si se quiere cumplir con la política pública de favorecer el uso del transporte público, concluyó, la intervención estatal por la vía de fuertes subsidios es urgente.

A continuación, el **Coordinador Técnico de la División Subsidios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Roberto Villalobos**, dio a conocer la siguiente presentación, relacionada con las mejoras que el proyecto de ley (PDL) busca introducir al servicio del transporte público mayor en regiones:

Transporte Público Regional

1. Contexto de la División de Subsidios

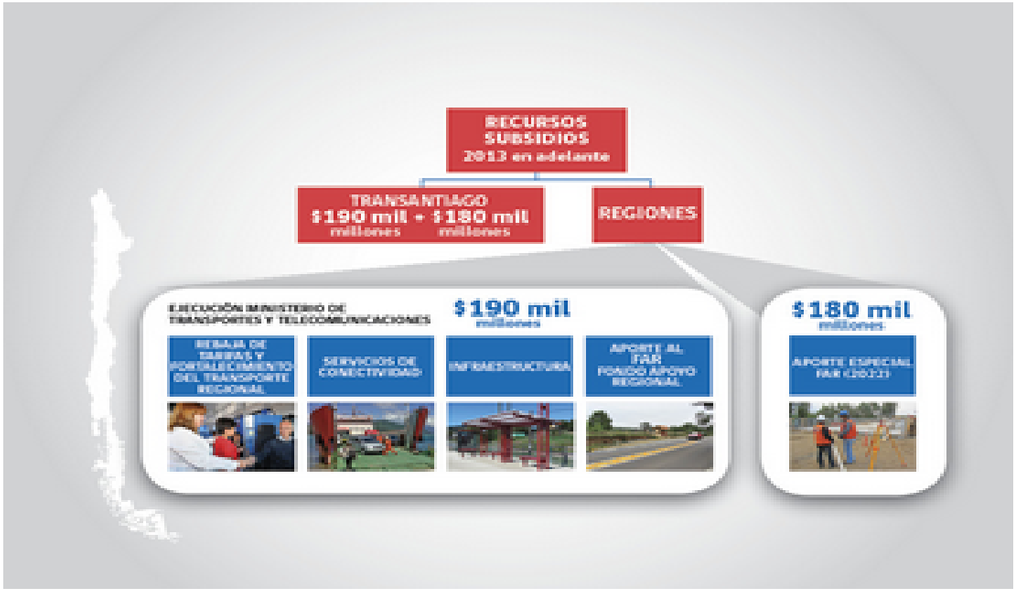
1. Transporte público urbano
2. Transporte público rural
3. Infraestructura

Contexto División de Subsidios: Recursos Hoy



Los vigentes recursos para las regiones ($123.000 millones), destacó, se dividen en rebaja de tarifas, servicios de conectividad, infraestructura y los destinados al FNDR. A ellos se suman los $127.000 millones para ejecución directa de los gobiernos regionales.

Contexto División de Subsidios: Recursos PDL



El proyecto, en cambio, propone hacer equivalentes los recursos anuales para Santiago y las regiones, lograr un fortalecimiento del transporte público regional y transformar el aporte al FNDR en aporte al Fondo de Apoyo Regional (FAR). La definición específica

de este último será determinada en conjunto por los ministerios de Hacienda, Interior y Transportes y Telecomunicaciones, con miras a que los gobiernos e instituciones regionales puedan postular a proyectos con impacto en el transporte público sin verse constreñidos por la fecha límite del 31 de diciembre de cada año. Ya no habrá, en consecuencia, espacio para el denominado efecto cascada.

En relación con la rebaja de tarifas, explicó que la iniciativa prevé que al menos el 50% de los recursos se destine no sólo a ella, sino también a mejorar la calidad del servicio. En general, expuso, los usuarios de regiones han opinado que su principal interés es que el estándar del servicio que reciben aumente, porque si la tarifa baja y la calidad sólo se mantiene, preferirán seguir utilizando el taxi colectivo que asegura menor tiempo de traslado y mayor comodidad.

Las herramientas que se están proponiendo, agregó, como el subsidio a los perímetros de exclusión, se orientan al mejoramiento del servicio más que a la inversión en infraestructura, como ya se ha venido haciendo desde el año 2010.

En lo que concierne a servicios de conectividad, a su vez, el financiamiento se está concediendo no sólo a lugares en los que no existe transporte público, sino también a aquellos en que existen servicios semiurbanos o rurales en que las tarifas son onerosas o su calidad es deficiente.

El **Honorable Senador señor Chahuán** observó que uno de los principales reparos al proyecto de ley es la aspiración de determinados parlamentarios para que, al igual como ocurre en la ciudad de Santiago, los dineros que se entreguen a las regiones se inviertan, al menos en un alto porcentaje, en subsidiar las tarifas.

El **Honorable Senador señor Letelier** señaló que se debe tener en cuenta que en Santiago existe además financiamiento para el Metro, que no tiene su correlato, o efecto espejo, en las regiones. De hecho, este año sólo el MERVAL, fuera de la región Metropolitana, será objeto de inversión.

En segundo lugar, puso de relieve que no se puede soslayar la injusticia de que un viaje de 15 kilómetros en transporte público en regiones tenga un costo de $1.000, mientras 25 kilómetros en Santiago valen $500. A esto se suma lo odioso que resulta que, al interior de las regiones, la mayor cantidad de los recursos se destinen a las respectivas capitales, por cuanto se replica, a nivel local, la centralización que ya existe en el nivel nacional.

Finalmente, sostuvo que la conectividad en las zonas extremas es una materia diferente, que corre por un carril distinto al de aquellos que importan en la discusión que se está llevando a cabo.

El **Honorable Senador señor Novoa** puso de relieve que no se debe olvidar que el denominado efecto espejo no

responde, ya desde su origen, a un criterio técnica o administrativamente razonable, pues no es necesariamente lógico que porque se cometió un profundo error en Santiago que ha requerido millones de dólares, se deban destinar otros tantos a las regiones. Eso no quita que si existe un problema con el transporte público de estas últimas, debe ser desde luego abordado, que es lo que se está proponiendo en el presente proyecto.

La **señora Ministra (s)** expresó que en un comienzo, efectivamente la conectividad de las zonas extremas constituía una problemática autónoma que contaba, incluso, con un ítem presupuestario especial. Con el paso del tiempo, empero, se ha llegado a que muchas de esas zonas ya no son tan extremas ni se encuentran tan desconectadas, por lo que se ha configurado una real necesidad por dar soluciones de transporte público. Así, por ejemplo, por el aumento de la gente y la carga que demanda traslado, donde antes bastaba un ferry, hoy se requieren más.

En relación con los dispares valores de las tarifas, hizo presente que en su determinación incide no sólo la distancia, sino también el número de personas que la recorren. Es en ese contexto, justamente, que deben adoptarse las decisiones de subsidios al transporte público. En el mismo sentido, precisó que para las regiones del país el subsidio será a la tarifa existente; en Transantiago, en cambio, el subsidio ha sido para cubrir el déficit.

Respecto de la centralización que pueda haber en regiones, destacó que el objetivo no es otro que evitarla. Por eso es que se propone que los recursos no vayan más al FNDR, por la dificultad para acceder a ellos

Del mismo modo, hizo hincapié en la relevancia de contar con un marco flexible que permita disponer de fondos suficientes para el adecuado funcionamiento del sistema de transporte público. No forzosamente, resaltó, debe tratarse de fondos espejo, porque las necesidades a lo largo del país son distintas.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** manifestó que, en su génesis, el financiamiento espejo para el transporte público fue adoptado con un criterio más bien compensatorio, sin que se visualizaran las reales necesidades de las regiones del país. Es eso lo que ha posibilitado que su inversión haya recaído, en varios casos, en cuestiones que no siempre contribuyen a un verdadero mejoramiento. De ahí la importancia de que, en esta ocasión, se pretenda dar una dirección a los recursos, para que realmente perfeccionen el transporte público en Santiago y en regiones.

Sin embargo, consignó, se advierte una concepción centralista en lo expuesto por los representantes del Ejecutivo, en circunstancias que lo que debiera hacerse, complementando las pautas que entregue el nivel estatal, es potenciar a los gobiernos regionales para que participen de las políticas de transporte público.

Culminó su intervención señalando que los recursos contemplados para las regiones deben destinarse de manera prioritaria, mas no exclusiva, al subsidio a las tarifas.

El **Honorable Senador señor Lagos** afirmó que entre las consecuencias del error que ha significado la implementación del Transantiago, se generó también una oportunidad para las regiones, que han pasado a contar, gracias al financiamiento espejo, con recursos financieros para el transporte público a los que, de otra manera, no habrían accedido. Para aprovechar esa oportunidad, enfatizó, la pregunta que debe responderse es de qué manera asegurar que esos fondos mejoren el transporte público y no se utilicen en otra clase de obras, como ha venido aconteciendo. Y para eso se requiere un análisis de si será en la ley o en reglamentos donde se fijará el nuevo marco, en qué profundidad y con qué atribuciones, etc.

Si bien desde un punto de vista económico, prosiguió, es enteramente razonable argumentar que las tarifas en zonas rurales deben ser más altas que en las urbanas, lo cierto es que si ese fuera el único criterio, lo más probable es que no existiría transporte público en muchos lugares del mundo. Se trata, al final del día, de una decisión no técnica, sino política, en que el Estado decide en qué gastar los recursos que recauda por concepto de impuestos.

El **Honorable Senador señor Letelier** destacó, en primer lugar, que el proyecto de ley en análisis va a sentar nada menos que las bases de la política de transporte público para Chile.

En segundo término, indicó que por representar un gasto muy alto, la inclusión de la conectividad de las zonas extremas en este debate distorsiona la apreciación de lo que ocurre en las otras regiones. Y como fuere, el tema de fondo, la distribución de los recursos para el transporte público, no sufre grandes alteraciones, pues la gran mayoría permanecerá concentrada en la Región Metropolitana y en el resto del país continuarán las batallas de siempre para conseguir, por ejemplo, la construcción de una paso bajo la línea férrea. El punto, sintetizó, es que para este tipo de obras de infraestructura debiera destinarse otro financiamiento, y no el del efecto espejo del Transantiago.

Reiteró, por otra parte, su consulta acerca de cuál es la política del Ejecutivo en materia de transporte público de vehículos menores, y qué se ha previsto en relación con ferrocarriles. En relación con estos últimos, en particular, valoró los planes orientados a darles un verdadero reimpulso.

La **señora Ministra (s)** afirmó que el fortalecimiento de la capacidad regional para formular planes propios de transportes es una pieza angular del presente proyecto de ley.

Durante años, sostuvo, el MTT ha tenido un débil rol planificador, que en estos momentos se está enmendando a través de la focalización en diversas líneas de acción. Una de ellas es la del

financiamiento, que requiere organización y estructura adecuadas. Con ese fin es que se ha formulado una Política Pública de Transporte, dada a conocer el 30 de enero del año en curso, en la que constan diversos instrumentos, entre ellos, los denominados Planes Maestros, orientados justamente a fortalecer la capacidad técnica de las regiones, que deben ser competentes para diagnosticar sus necesidades y formular sus propuestas. La ausencia de esta capacidad, en efecto, es lo que en buena parte explica que en varios lugares del país hayan proliferado los paraderos en lugar de otras obras.

Respecto del transporte público menor, en tanto, señaló que para el Ejecutivo se trata de un complemento muy útil del transporte público mayor, que es el llamado a abastecer los grandes ejes. Así, graficó, tanto los trenes de cercanía como el transporte público masivo pueden cumplir un rol muy relevante, pero a medida que la necesidad de transporte se aleja del centro, son los taxis colectivos los que deben asumir un papel preponderante. Por ello es que una buena medida podría ser la implementación de estaciones de intercambio entre taxis y buses.

En lo que compete a ferrocarriles, dio a conocer que el principal objetivo es fortalecer el transporte de pasajeros por medio de trenes de cercanía, de manera de abordar la realidad de los polos urbanos que se han desarrollado en las periferias producto del crecimiento de las ciudades, que demandan el traslado de mucha gente por la mañana y la tarde, no así durante el día. Para larga distancia, en cambio, es más eficiente fortalecer el transporte de carga.

Todos estos grandes lineamientos, insistió, se insertan en el reforzamiento de la capacidad de planificación del MTT, para lo cual el presente proyecto viene a proveer las sólidas bases que se requieren.

La **Honorable Senadora señora Rincón** hizo presente que en ciertos lugares, como Colbún, ocurrió que se sacaron los paraderos existentes y se construyeron otros nuevos que no han otorgado mejores condiciones para los usuarios. Estos y otros casos llevan desde luego a cuestionar cuál es el criterio que se emplea en las decisiones de inversión. Por más que las decisiones de este tipo se adopten en el nivel local y no en el MTT, la realidad es que muchas veces se ejecutan obras innecesarias y se desechan otras que sí son urgentes, como el insuficiente subsidio en regiones para los programas de chatarrización, expresión, a fin de cuentas, de uno de los más graves problemas de nuestro país: la inequidad.

La **señora Ministra (s)** acotó que, en todo caso, no fueron solamente paraderos, respecto de los que en varios lugares sí existe una valoración positiva, los que se construyeron gracias al financiamiento a las regiones. También se llevaron a cabo importantes obras de infraestructura, como, por ejemplo, la construcción de corredores de buses en distintas ciudades.

Como fuere, enfatizó, el financiamiento a un determinado proyecto sólo se otorga una vez que su ingeniería se encuentra

aprobada, hito para el que pueden transcurrir hasta tres años de espera. De ahí la urgencia por contar con capacidad técnica que permita que ese proceso sea más ágil, pues en caso contrario, en tanto no existan proyectos a los cuales inyectarles recursos, el gasto se seguirá haciendo en otras cosas.

Enseguida, el **señor Roberto Villalobos** prosiguió con su presentación.

2. Situación Transporte Público Urbano

Principal cambio en PDL orientado a Regiones

Situación Transporte Público Urbano: Situación actual subsidios disponibles. Ley de Subsidio vigente establece diferenciación explícita entre zonas licitadas (reguladas) y no licitadas.

Zonas Licitadas	Zonas no Licitadas
•Subsidio se puede incorporar en condiciones económicas y en la operación de los Servicios • La implementación 2010 (GValpo+GConce+Iquique-AH+Rgua) y 2011 (Antofagasta) se concentró exclusivamente en rebajas tarifarias adultas y escolares.	•Rebaja escolar (50% y 40% de tarifa adulta a 33%) •Rebajas adultas limitadas a subsidio a la demanda sin focalización a usuarios de transporte.

ZONAS LICITADAS

Zona	Tarifas junio 2012	
	Sin subsidio	Con subsidio
Iquique-Alto Hospicio	$ 580	$ 470
Antofagasta	$ 500	$ 430
Gran Valparaíso	$ 520	$ 440
Rancagua Urbano	$ 420	$ 360
Gran Concepción	$ 500	$ 420

A estas cinco ciudades, acotó ante una pregunta del Honorable Senador señor Pizarro, se destinan en el presupuesto del año 2013 $32.000 millones.

ZONAS NO LICITADAS

Ciudad	Tarifa Adulto	Tarifa Estudiante		
		Media	Superior	Rebajada
Coquimbo-La Serena (urbano)	500	200	250	160
Talca (Urbano)	400	160	200	130
Osorno (Urbano)	350	140	170	120
Puerto Montt (Urbano)	350	140	170	100
Valdivia (Urbano)	400	160	200	130
Arica (Urbano)	350	140	170	120

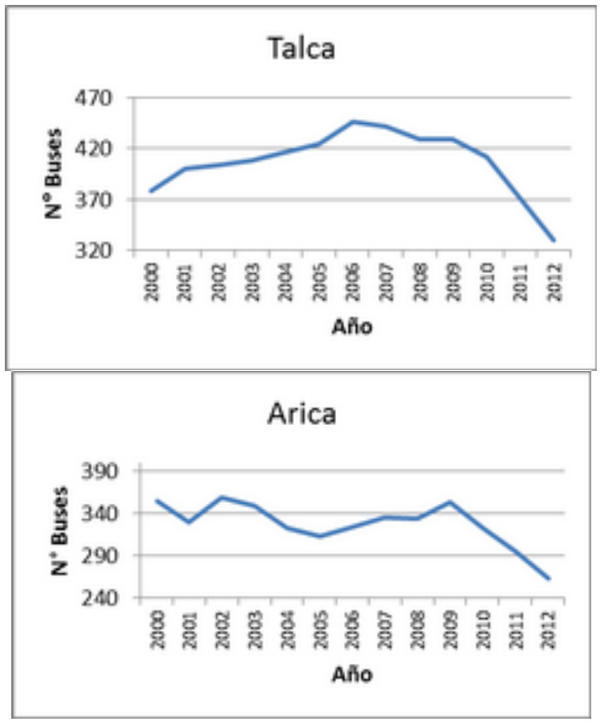
En zonas no licitadas, en tanto, la ley sólo habilita para rebajar las tarifas escolares.

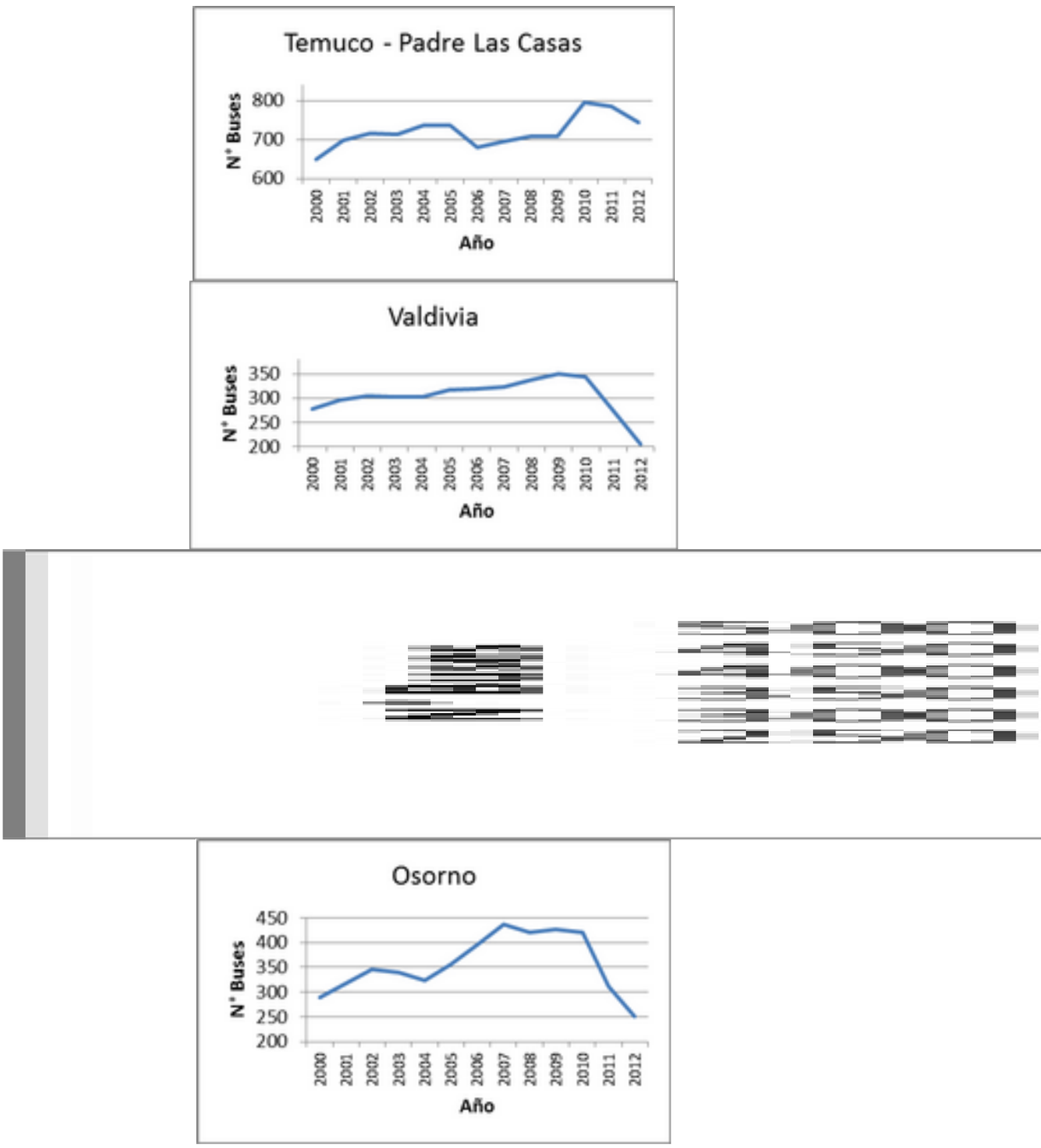
Situación Transporte Público Urbano: Diagnóstico General

1. Baja sistemática en flotas de buses.

- Disminución de frecuencias, aumento de tiempos de espera.

- Abandono de servicios, baja en la cobertura.





2. Envejecimiento sistemático del parque.

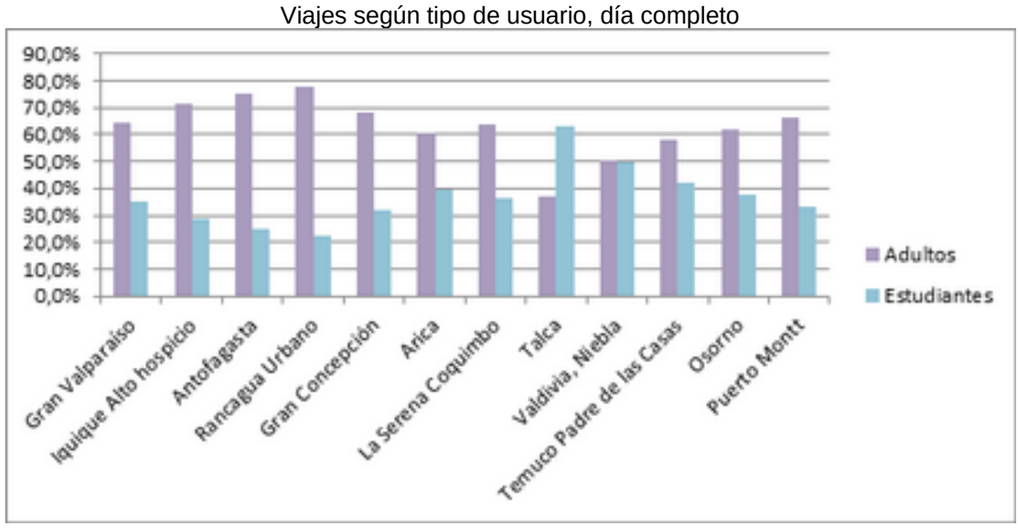
Ciudad	Antigüedad flota (años)
Arica	9,5
Iquique	6,7
Antofagasta	8,3
La Serena-Coquimbo	12,4
Gran Valparaíso	5,3

Rancagua	7,7
Talca	12,5
Gran Concepción	7,0
Chillán	14,5
Temuco	11,6
Valdivia	11,9
Osorno	12,9
Puerto Montt	10,7

Las zonas licitadas, apuntó, son las que han permitido estabilizar la antigüedad de la flota, porque deben satisfacer un máximo.

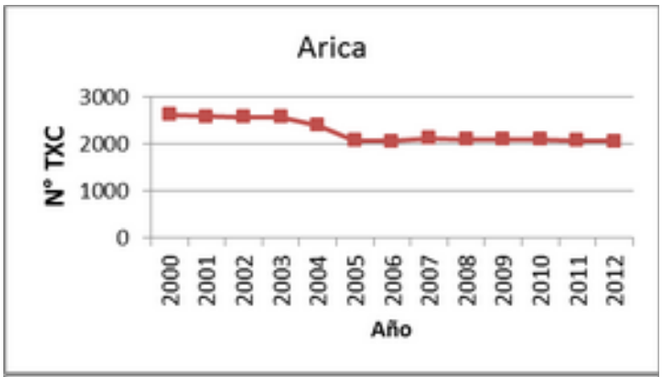
3. Una alta proporción de los pasajeros corresponde a estudiantes.

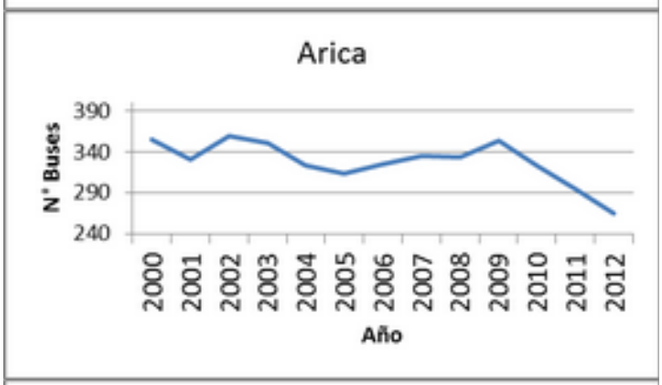
Viajes según tipo de usuario, día completo

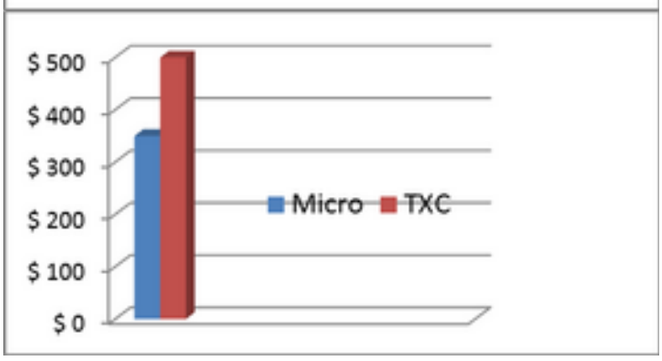


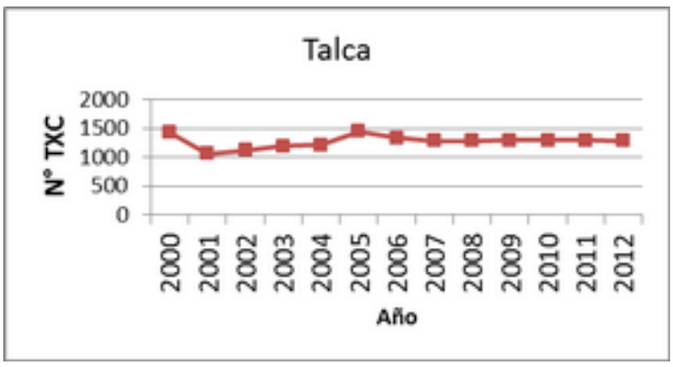
Los escolares, indicó, constituyen un mercado cautivo para el transporte público mayor. El caso de Talca, donde superan con largueza a los usuarios adultos, es emblemático en ese sentido.

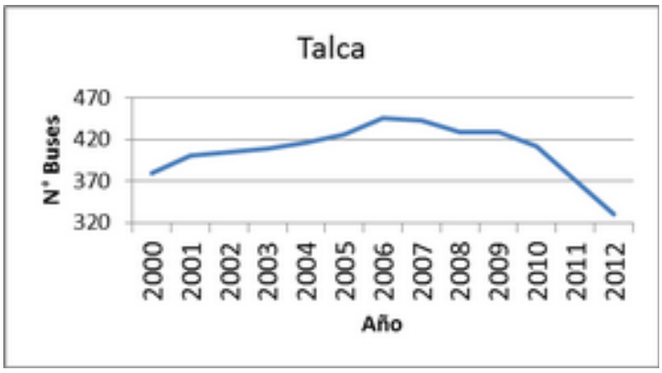
4. Competitividad del bus frente al taxi colectivo: externalidades.

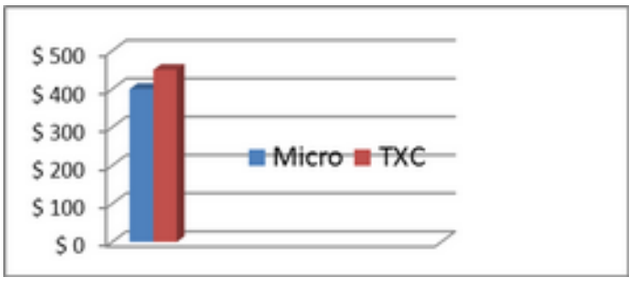

Arica
N° TXC
3000
2000
1000
0
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año


Arica
N° Buses
390
340
290
240
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año

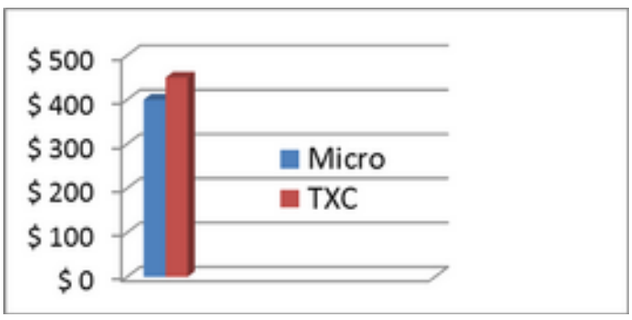

$ 500
$ 400
$ 300
$ 200
$ 100
$ 0
Micro
TXC

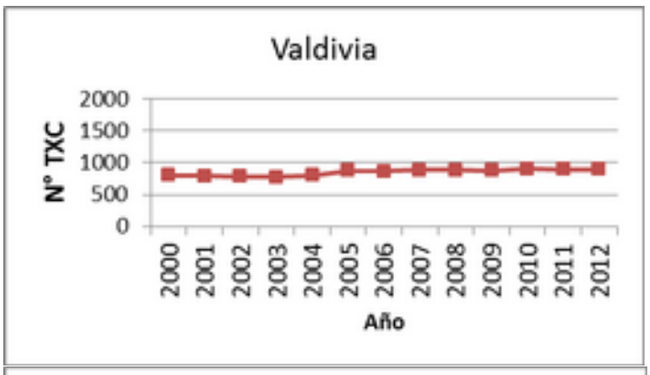

Talca
N° TXC
2000
1500
1000
500
0
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año

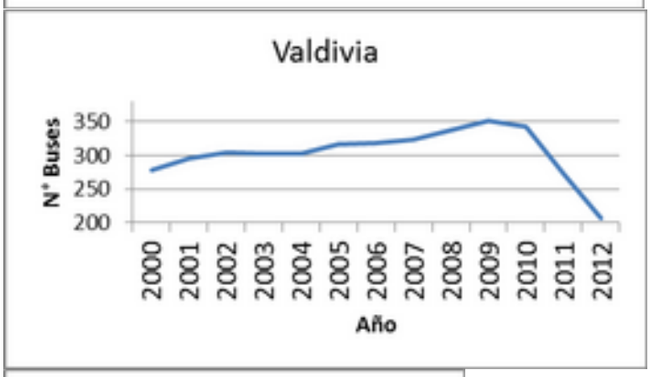

Talca
N° Buses
470
420
370
320
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año

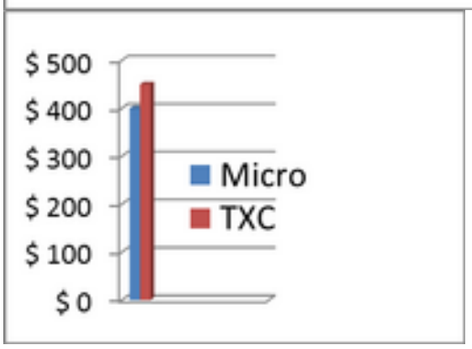

$ 500
$ 400
$ 300
$ 200
$ 100
$ 0
Micro
TXC

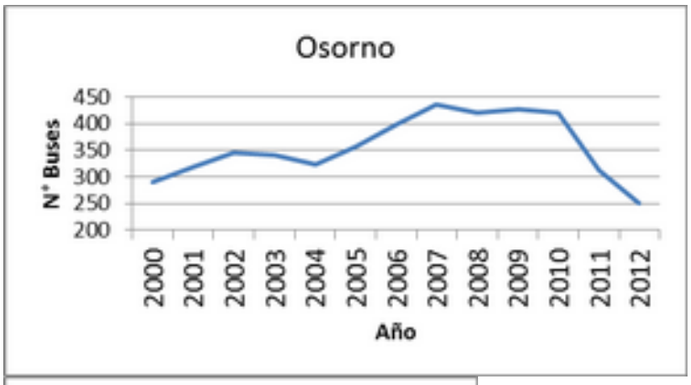

Temuco - Padre Las Casas
N° Buses
800
700
600
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año

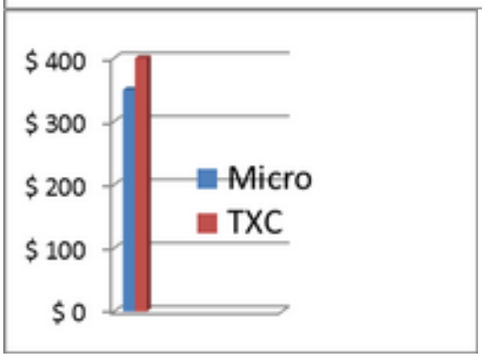

$ 500
$ 400
$ 300
$ 200
$ 100
$ 0
Micro
TXC

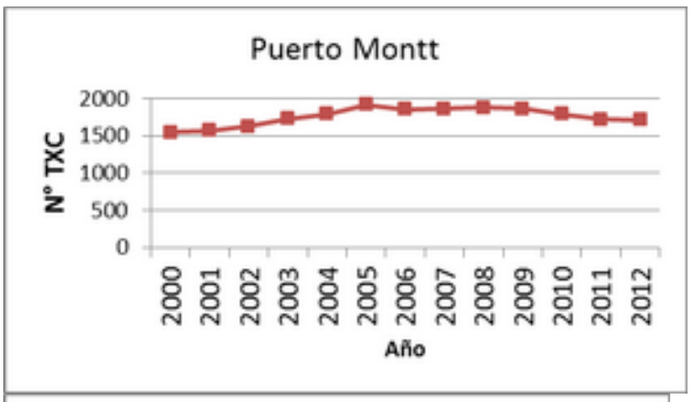

Valdivia
N° TXC
2000
1500
1000
500
0
2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012
Año

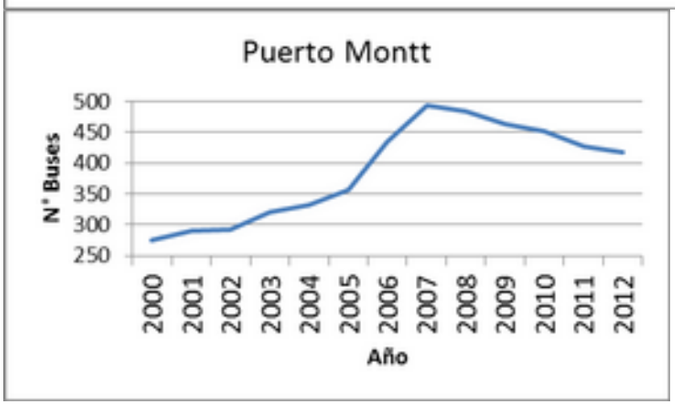

Valdivia
N° Buses
350
300
250
200
2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012
Año

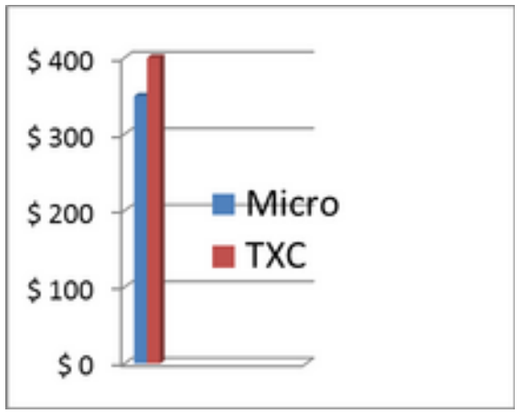

$ 500
$ 400
$ 300
$ 200
$ 100
$ 0
Micro
TXC


Osorno
N° Buses
450
400
350
300
250
200
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año


$ 400
$ 300
$ 200
$ 100
$ 0
Micro
TXC


Puerto Montt
N° TXC
2000
1500
1000
500
0
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año


Puerto Montt
N° Buses
500
450
400
350
300
250
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
Año



En la práctica, afirmó, la tarifa del taxi colectivo es $50 superior a la del bus, respecto de la cual actúa como techo. Asimismo, mientras la flota de buses ha disminuido en el tiempo, la de taxis colectivos se ha mantenido o ha aumentado, generando una desigual oferta de transporte. En regiones, graficó, en el mejor de los casos la proporción es 1 a 2.

5. Congestión en zonas centrales y vías principales de las ciudades → bajas velocidades de operación.

- Alta densidad de taxis colectivos.

- Aumento parque vehicular privado.

6. Atomización de propiedad, informalidad laboral y mala situación financiera en ciertos operadores.

7. Falta en general de conductores, acentuado en zonas mineras.

8. Baja cobertura horaria, acentuado por único chofer por máquina.

Conclusión: de no mediar la aplicación de acciones en las ciudades presentadas, situaciones como las de Punta Arenas a partir de 2008 (desaparición del transporte público), debieran comenzar a replicarse en el corto y mediano plazo. Ciudades como Osorno y Valdivia, consignó, están tendiendo al mismo escenario.

Situación Transporte Público Urbano: Modificación PDL.

Proyecto de ley: subsidios en trámite en Congreso eliminan restricciones asociadas a exclusividad de licitación de vías vigente, terminada o desierta (artículo 3°, letra b, ley N° 20.378). Se amplía la posibilidad de entregar recursos, ya no sólo a las zonas licitadas, a través de la herramienta del perímetro de exclusión.

En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, **que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente**, y también en las zonas que cuenten con taxis colectivos, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda. **Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o prestadores de servicios**, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, **quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras**.

El perímetro de exclusión, agregó, provee mayor flexibilidad que la licitación y, en consecuencia, puede ser implementado más rápidamente. De este modo, en el proyecto de ley se eliminan ciertas restricciones de la legislación vigente, con miras a realizar ciertas regulaciones a través de los perímetros de exclusión, en los que se entregarán subsidios calculados de la misma forma que se hace en las zonas licitadas. Todo, con el objetivo de rebajar tarifas y mejorar la calidad del servicio.

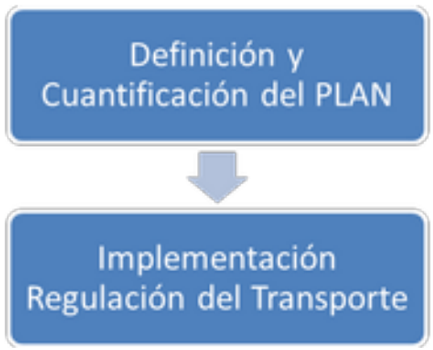
3. Objetivos del trabajo a desarrollar con PDL

Plan de Trabajo Regional: Etapas

Las etapas contempladas son las siguientes.



Regiones/Central



Desde la ciudadanía y los equipos regionales, indicó, las principales demandas son el mejoramiento de la frecuencia en horario punta y de la cobertura después de las 19:00 horas, la rebaja de tarifas y el aumento de la calidad de los buses.

Elementos del Modelo Regulatorio: Estándares de servicio a regular.

- Tarifas máximas (rebajadas) y su polinomio de reajustabilidad.

- Trazados.

- Frecuencias mínimas de operación por período.

- Antigüedad máxima (y/o promedio) de los buses.

- Horarios de operación.

- Otros: elementos visuales, tecnologías mínimas.

Caracterización industria transporte público mayor

	Gran Valparaíso	Gran Concepción	Temuco-Padre las Casas	Antofagasta	La Serena-Coquimbo	Talca	Puerto Montt	Valdivia	Rancagua Urbano
Flota buses	2.074	1.821	749	536	593	382	446	242	278
Población ciudad	924.392	945.521	268.720	346.126	412.586	405.000	228.118	140.559	214.344
Largo trazado prom.(km)	45,7	51,3	40,0	53,2	57,9	25,0	30,8	36,1	33,9
Total viajes anuales	159.547.248	156.086.560	69.038.359	47.543.183	39.194.200	32.069.035	23.109.499	22.356.202	17.632.905
% Estudiantes	35%	32%	42%	25%	36%	63%	33%	50%	22%
Recaudación anual (M$)	62.285	66.787	19.324	18.656	11.768	7.451	5.662	5.542	7.059

El **Honorable Senador señor Letelier** consultó cuál es la política nacional que justifica que sean sólo cinco las zonas licitadas, no así el resto de las ciudades del país. Porque la idea del perímetro de exclusión no va a ser la solución a todos los problemas.

El **asesor legislativo del MTT, señor Juan Carlos González**, manifestó que en el trabajo desarrollado entre el Ejecutivo y los equipos técnicos de los parlamentarios de oposición, ha sido posible apreciar la existencia de una visión común acerca de la necesidad y conveniencia de generar avances en el sistema de transporte público del país. Del mismo modo, se ha puesto especial énfasis en aspectos como responsabilidad fiscal, rendición de cuentas y planificación.

La iniciativa en estudio, agregó, ha sido elaborada sobre una base empírica que permita proporcionar un sistema de transporte público de calidad a todo el país. En tal sentido, la implementación de perímetros de exclusión, sin ser la panacea, posibilitará la adopción de medidas intermedias entre los dos extremos que contempla la legislación vigente, a saber, la libre circulación, de un lado, y la licitación de zonas, del otro. Si se pusiera en marcha una licitación el día de hoy, ejemplificó, lo más probable es que podría entrar en operaciones recién el año 2018, considerando todos los procedimientos involucrados. Por ello, parece ser mucho más racional intentar poner exigencias a los operadores que actualmente se encuentran desempeñándose en las zonas no licitadas, incorporar subsidio a la tarifa, tecnologías y programas de chatarrización y modernización, de modo de poder contar con una base de información que pueda ser sistematizada para, en un plazo máximo de siete años, desarrollar una política de transporte.

Si bien, consignó, el mecanismo de los perímetros de exclusión ya está establecido en nuestro ordenamiento jurídico, lo cierto es que se trata de una regulación insuficiente que no consagra las definiciones legales, parámetros y referencias que en esta ocasión se propone incorporar.

De acuerdo con lo expuesto, expresó que el proyecto de ley que se está analizando constituye una gran oportunidad para sentar el inicio del desarrollo de una política de transporte público para regiones.

La **señora Ministra (s)** hizo hincapié en la extensión de los plazos asociados a los procesos de licitación, que se contraponen a la urgencia por resolver los problemas que afectan a las regiones. Por lo demás, en varios países del mundo los sistemas regulatorios contemplan herramientas que permiten actuar con flexibilidad, admitiendo la posibilidad de llevar a cabo una licitación si es conveniente y hay tiempo, o adoptar acuerdos con los operadores, que logran similares efectos.

El **Honorable Senador señor García** dio a conocer su preocupación por la rigidez que podría introducir la definición legal de los porcentajes de inversión en tarifas o subsidios, pues ello implicaría desconocer las particularidades de las regiones del país y limitaría,

a fin de cuentas, el objetivo de que cada una de ella tengan una verdadera participación en la definición de sus políticas de transporte. En la Región de la Araucanía, ejemplificó, el mayor déficit lo constituyen las vías estructurantes, es decir, caminos y puentes, lo que redunda en el costo y calidad del servicio de transporte; pero en otra región pueden ser otras las urgencias. Se trata de grandes obras que debieran ser ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas o el de Vivienda y Urbanismo. Sin embargo, en la práctica toda la presión recae sobre los municipios y los gobiernos regionales, que debieran ser, entonces, los llamados a tomar un rol relevante en las decisiones.

En el mismo sentido, se mostró de acuerdo con que las funciones de control de las Secretarías Regionales Ministeriales sean reforzadas. No obstante, razonó, debiera dotárseles también de atribuciones para diseñar, planificar y presentar proyectos para el transporte público.

De acuerdo con lo expuesto, culminó, la nueva regulación que finalmente se apruebe, que involucra muchos recursos financieros y por largo tiempo, debe reunir el requisito de ser flexible. Idealmente, además, debiera ser despachada lo antes posible, pues cada día que pasa, reiteró, se suma a los por sí mismos extensos plazos de preparación y realización de los respectivos proyectos.

El **Honorable Senador señor Pizarro** manifestó estar aún a la espera de información detallada sobre la implementación del protocolo de acuerdos sobre el transporte público suscrito el 14 de enero de 2010. Contar con los antecedentes requeridos, resaltó, es muy necesario para que los equipos técnicos puedan avanzar en las materias aún por resolver del proyecto de ley.

Por otra parte, hizo ver que la política pública de transporte debiera identificar cuáles son las carencias de infraestructura para conectividad en regiones, de manera de poder desarrollarlas y, en un horizonte de tiempo determinado, lleguen a hacerse realidad. En la conurbación La Serena-Coquimbo, puso como ejemplo, para descongestionar la ruta terrestre y facilitar la operación de la locomoción mayor interurbana, debiera pensarse en la implementación, en determinados horarios y bajo ciertas condiciones, de un tren para el transporte de pasajeros, lo que podría hacerse incluso aprovechando la línea férrea que hoy opera para fines particulares de carga una empresa minera.

Hace falta, profundizó, determinar fehacientemente, y de manera separada al problema del Transantiago, cuáles son las necesidades y prioridades de las regiones del país, porque tal vez los recursos que se requieren son inferiores o superiores a los que el proyecto de ley en estudio prevé.

Ese levantamiento de información contribuirá, además, a encontrar el equilibrio que debe existir entre el transporte público mayor y el menor. Las causas de la desproporción que, de acuerdo con la presentación realizada por el Ejecutivo, existe, puede fundarse en diversas causas, entre ellas, que los programas de chatarrización fueron insuficientes

o inefectivos, que para algunos operadores el negocios no es tan rentable, etc. Llega el momento, entonces, de definir cuánta locomoción mayor y menor precisa, de acuerdo a sus específicas características, cada ciudad, y bajo qué condiciones.

Por otro lado, finalmente, hizo ver que para los parlamentarios de oposición es de capital importancia lograr que los días de elección el transporte de la ciudadanía sea gratuito. El planteamiento ya fue formulado en una oportunidad, pero el Ejecutivo no lo acogió. En esta ocasión se insistirá en él, y será una condición para la aprobación del presente proyecto de ley.

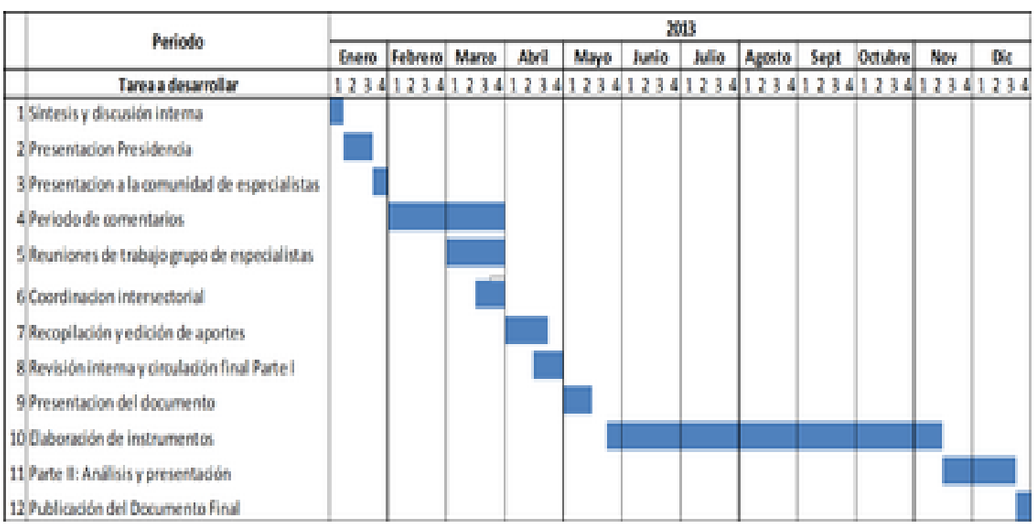
Enseguida, la Comisión acordó convocar a una sesión para que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exponga sobre la Política Pública de Transporte recientemente aprobada por esa cartera.

En cumplimiento del precitado acuerdo, en la siguiente sesión la **Subsecretaria de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, presentó ante la Comisión la Política Nacional de Transportes elaborada por el Ministerio, expresando que constituye una etapa inicial que será luego, en pos de su perfeccionamiento, sometida al análisis de diversos especialistas. Al efecto, realizó la siguiente exposición:

Política Nacional de Transportes

Parte I: Visión, Principios e Instrumentos

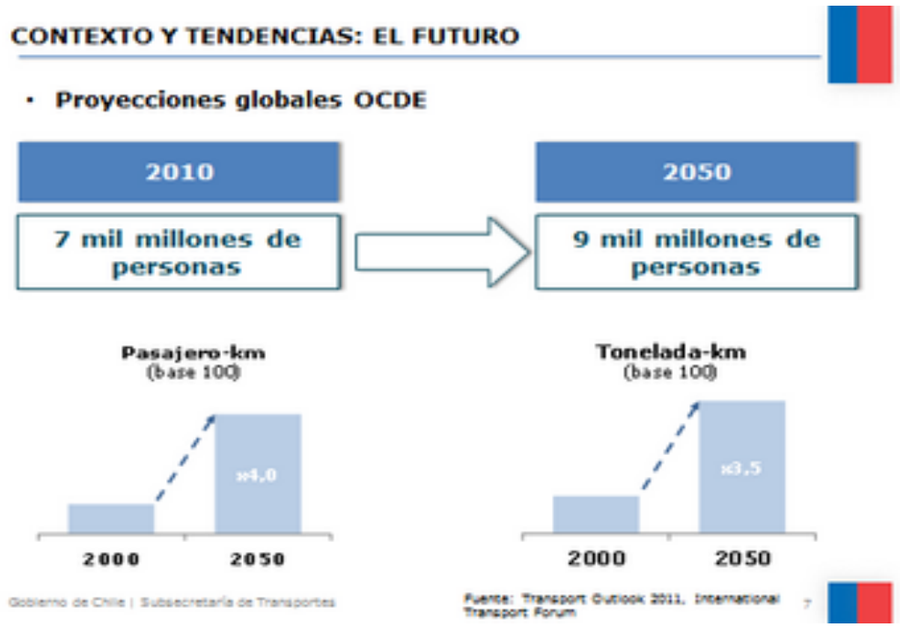
El Proceso

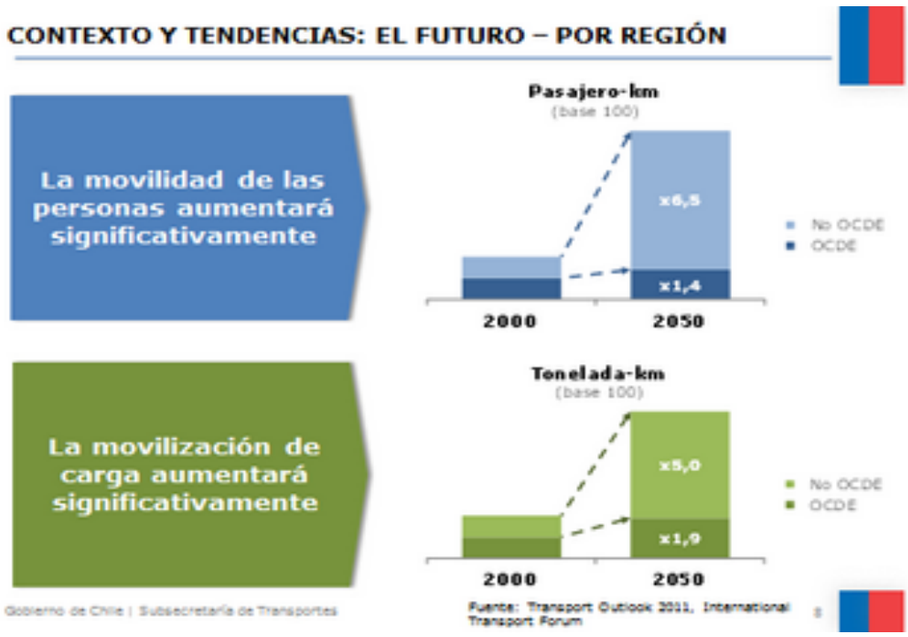


El cronograma previsto, indicó, contempla una primera etapa de revisión y presentación de la política, para luego pasar a la elaboración de los pertinentes instrumentos.

Contenido (1. Contexto; 2. Objetivos; 3. Propuesta de política pública de transportes).

1. CONTEXTO
Parte I: El Mundo
Las dimensiones





Casi todo el crecimiento del transporte de personas y carga por kilómetro, señaló, se verificará en países no OCDE. Si bien Chile forma parte de dicha organización, está en los límites inferiores, por lo que será también escenario del referido crecimiento.

El espacio. Tendencias estructurales mundiales. Uso de suelo

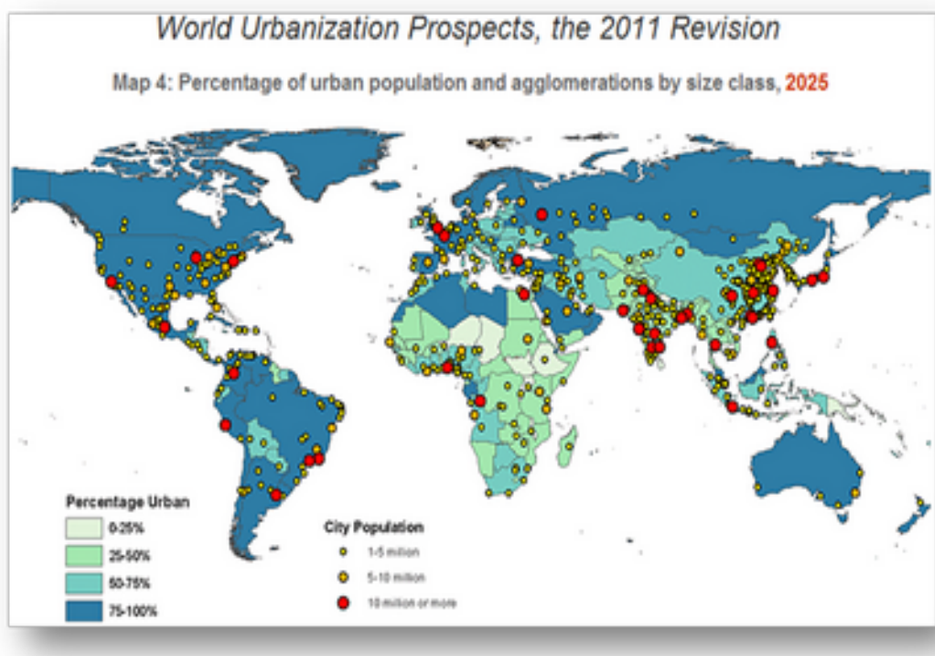
Los siguientes mapas dan cuenta del aumento del número de ciudades en que la concentración de la población ha ido creciendo en el tiempo. Si en la década del ´60 sólo New York y Tokyo tenían más de 10 millones de habitantes, hoy la situación ya ha variado, y para 2025 la proyección indica que muchas más los tendrán.



Fuente: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: World Urbanization Prospects, the 2011 Revision.



Fuente: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: World Urbanization Prospects, the 2011 Revision.



Fuente: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: World Urbanization Prospects, the 2011 Revision.

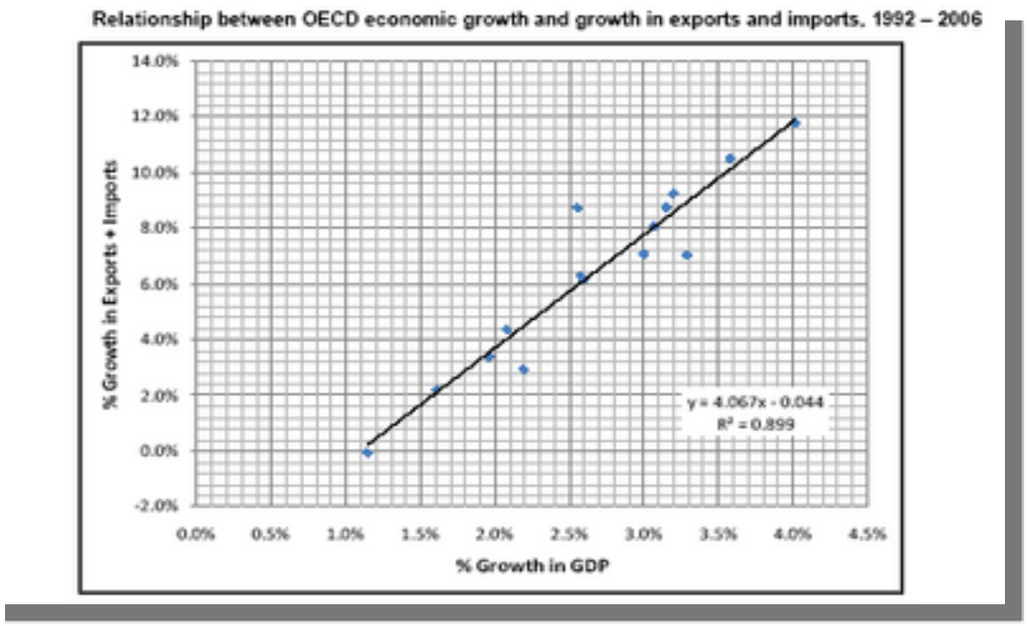
Lo anterior da cuenta de que a pesar de la contaminación, la congestión y todas las externalidades negativas asociadas

al desarrollo del mundo moderno, la población aún prefiere vivir en la ciudad, pues ahí se identifican las oportunidades. En todo eso, destacó, ciertamente el transporte público tiene una contribución que hacer.

Las Tendencias

Tendencias estructurales mundiales

La globalización continuará induciendo movilidad de bienes y personas



Las ciudades con alta concentración humana, explicó, actúan como motores de actividad económica. Cuando son varias las que reúnen esa característica, se genera intercambio comercial internacional, lo que configura un nuevo escenario que se debe atender, pues la cantidad de viajes aumenta.



Enseguida, hizo referencia a la aparición de las nuevas tecnologías, como internet, que contrariamente a lo que se esperaba, no han remplazado de forma masiva los viajes. Más bien han actuado como facilitadoras de toda la creciente actividad económica que se ha venido dando.



La carga
Cambio tecnológico

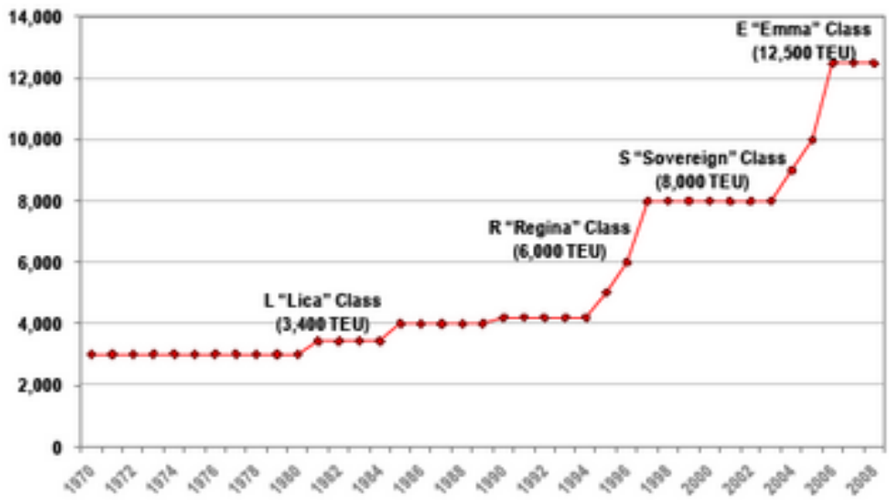


Figure 5 - The Largest Available Containership, 1970-2008 (in TEUs)[5]

El precedente gráfico, indicó, alude al transporte de carga a través de buques, que hasta 1994, aproximadamente, suponía puertos dimensionados para una capacidad de 4.000 contenedores. El salto tecnológico que permitió a los buques ampliar su capacidad, que se espera además siga aumentando, exige también una respuesta portuaria eficiente.

La siguiente lámina, señaló, da cuenta de que el hemisferio norte se encuentra mejor abastecido de puertos que el sur. Chile, que forma parte de esta última ruta en buena parte gracias a la competitividad de sus tarifas, debe estar preparado para ser parte de las denominadas “rutas recolectoras del péndulo norte-sur”, para buques de no menos de 8.000 contenedores.

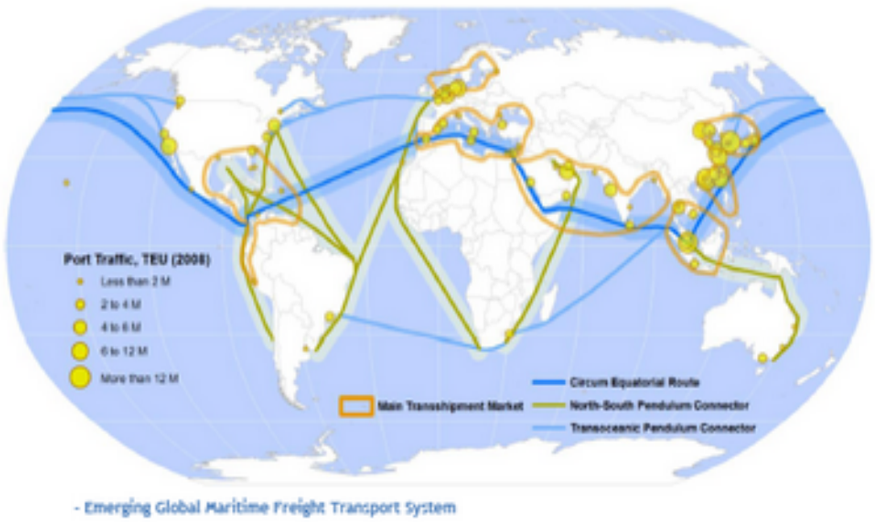
Carga marítima

Competencia por rutas de alta demanda



Figure 3 - Container Terminal Surface of the World's Major Port Holdings and Shipping Density, 2009

Abastecimiento de rutas “Recolectoras del Péndulo Norte-Sur”

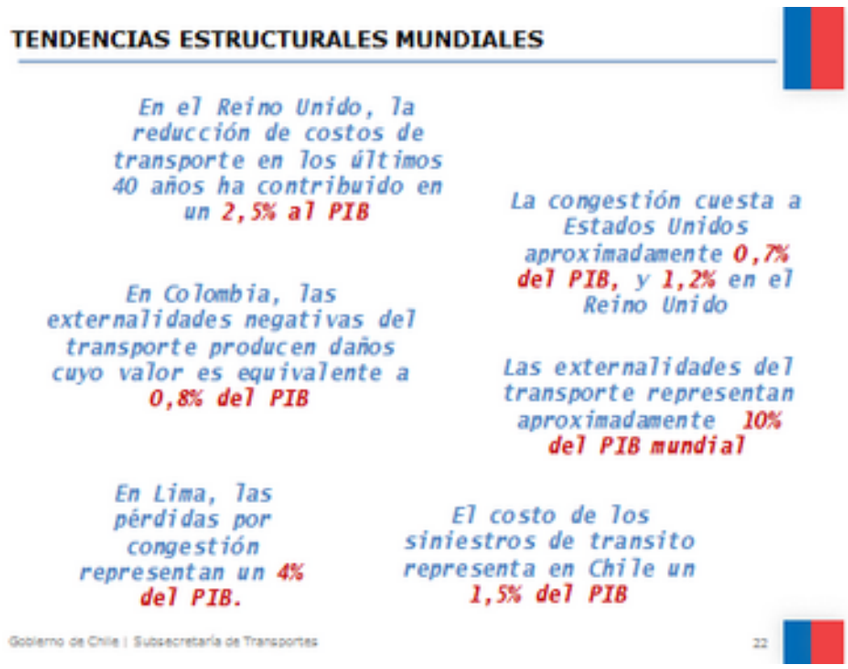


- Emerging Global Maritime Freight Transport System

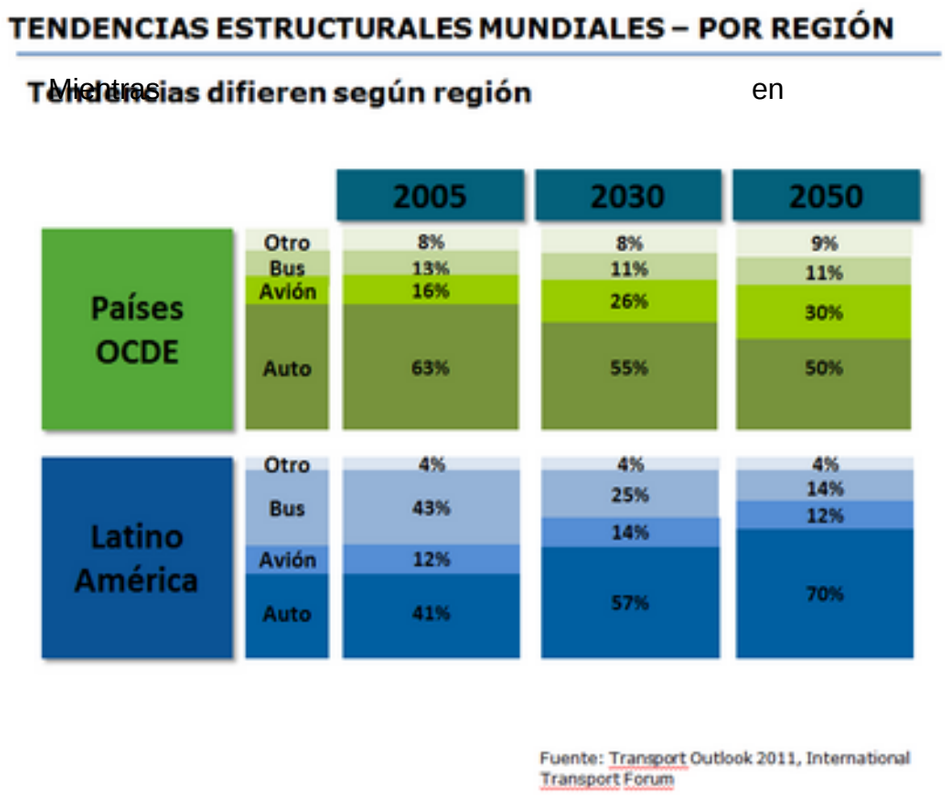
Los costos (procesos que condicionan la planificación del transporte)



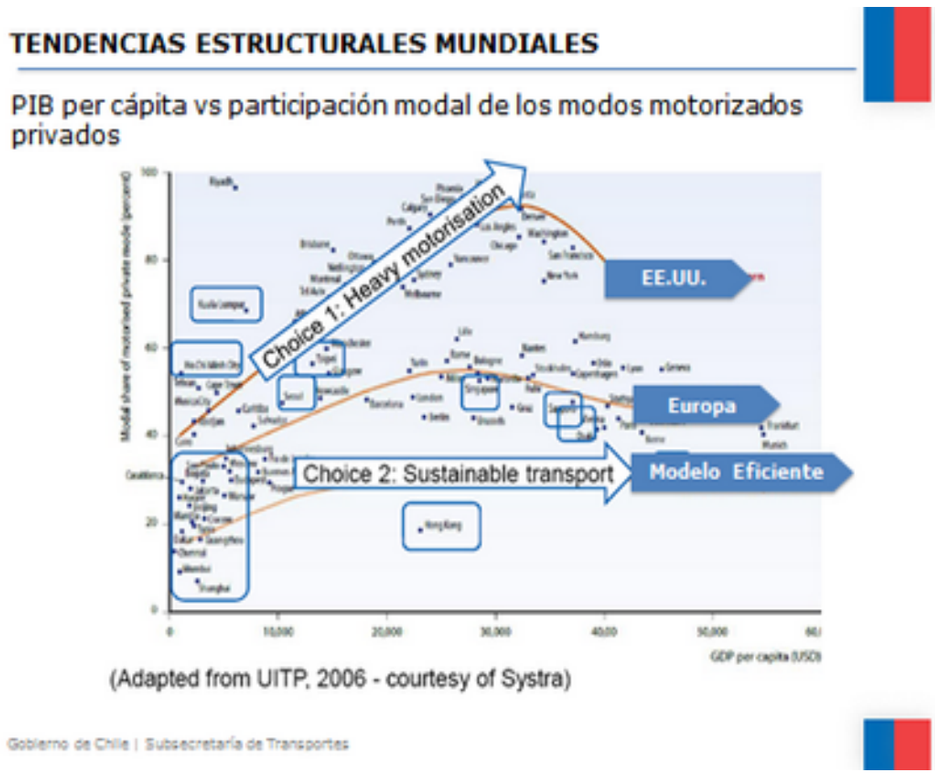
Expresó que cuando la gente elige donde vivir ignorando el transporte público, igualmente, a poco andar, comienza a pedir dicho servicio, cuya provisión, por la lejanía y baja densidad, resulta onerosa. Al final, lo que ocurre es que aumenta el uso del automóvil y, con ello, el deterioro ambiental.



La reacción



Mientras en avión, en Latinoamérica lo es al del automóvil, lo que torna urgente una intervención por parte de la autoridad.



En relación con las tasas de motorización, explicó, básicamente existen tres modelos en el mundo. Primero, el de alta motorización en Estados Unidos, que significó aumentar el número de calles ante la mayor congestión, y que ha llevado a que hoy exista un promedio de un auto por habitante. Segundo, el europeo, hoy en una tasa de dos personas por auto, que se explica fundamentalmente por la conciencia ambiental y por las restricciones de espacio existentes. Y tercero, el de transporte sustentable, que obliga a la adopción de medidas como, por ejemplo, tener que restringir el parque vehicular.

En Chile, destacó, se está más por un modelo cercano al europeo. El Ejecutivo, sostuvo, no es partidario de, en el ejemplo, restringir el parque automotriz, porque cree en la libertad individual y en el deber que asiste a cada persona de tener que asumir los costos de las decisiones que adopta.

Tendencias Estructurales Mundiales

	Transporte público	**Auto**
Nueva York	65%	35%
San Francisco	41%	59%
Londres	53%	47%
Paris	68%	32%
Singapur	65%	35%

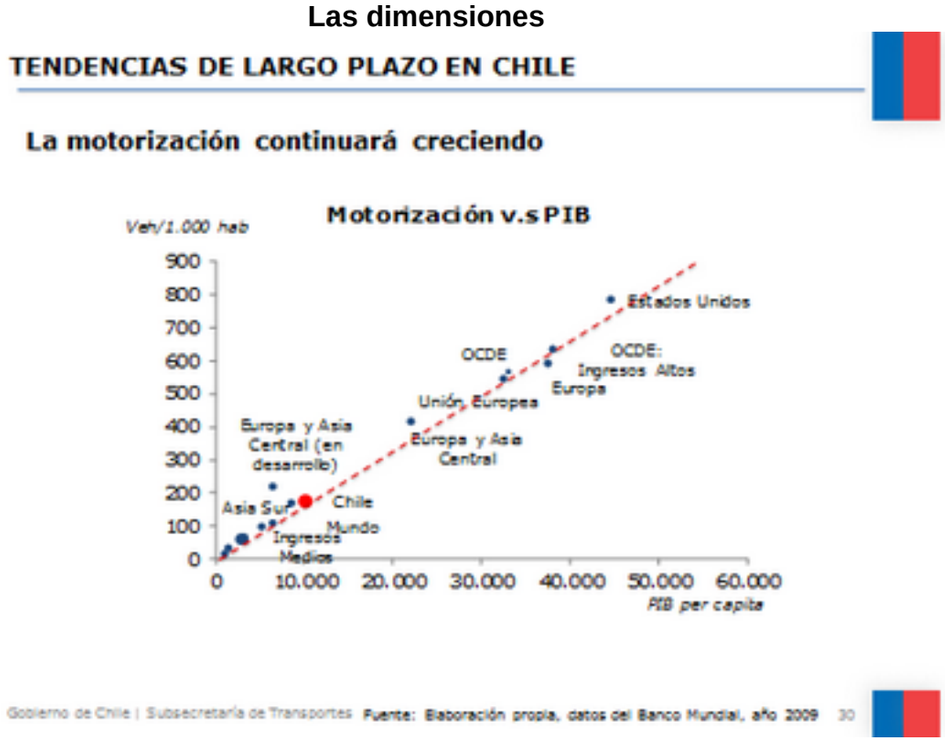
Todas estas grandes ciudades, con más de 10 millones de habitantes, han logrado recuperar la calidad de vida en el centro. Si bien conservan índices de contaminación y congestión, lo hacen a niveles que les permiten continuar siendo atractivas a ojos de quienes quieren vivir en ellas.

Un denominador común en ese logro, resaltó, ha sido la fuerte inversión en el servicio de transporte público masivo, por ejemplo sacando automóviles del centro, incrementando las redes de metro o aumentando las vías peatonales. De las diferentes estrategias disponibles para regular el uso del espacio vial, a juicio del Ejecutivo, en el caso chileno debe implementarse una mixtura de todas ellas.

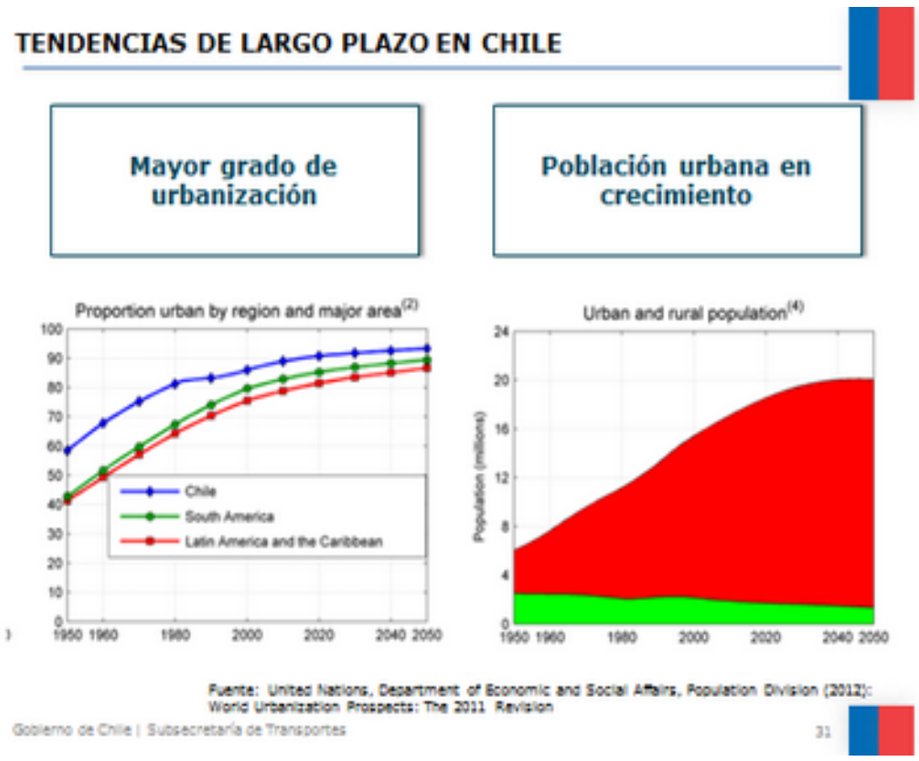
Alta movilidad	→	Congestión urbana
Diferentes estrategias para regular el uso del espacio vial escaso	→	Precios Control del mercado Incentivos

Parte II: El país

Las dimensiones



En relación con la Unión Europea y los países OCDE, Chile aún tiene una proyección alta del crecimiento de la motorización.

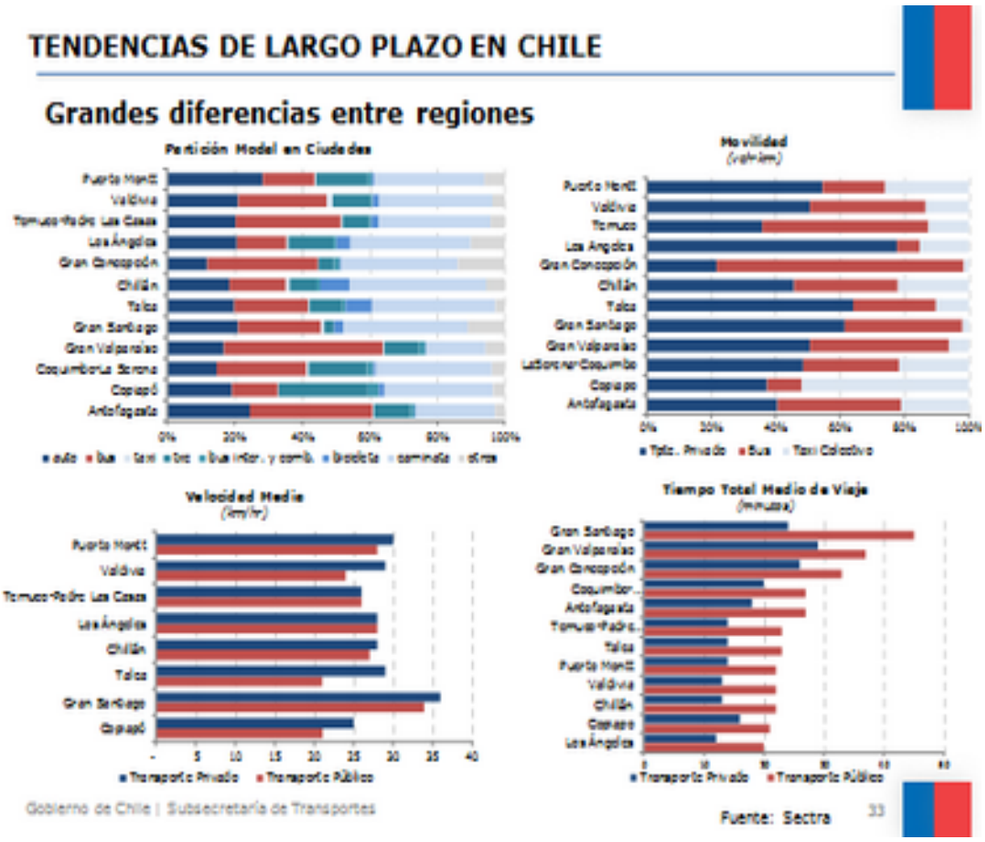


Se prevé que a 2050, el 95% de la población sea urbana.



La regla estándar a nivel mundial, señaló, indica que cada persona realiza 3 viajes por día, y 1.000 por año. La ciudad de

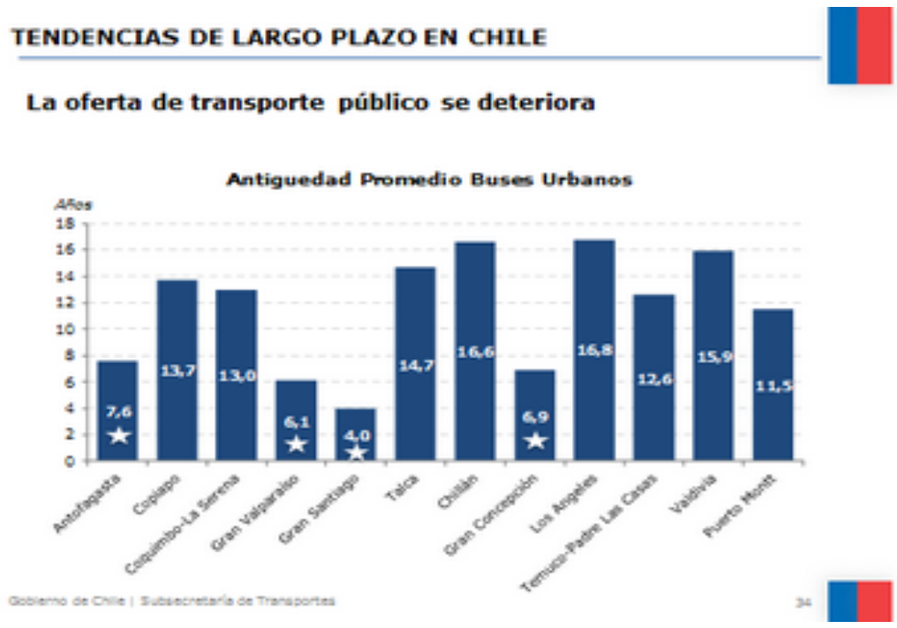
Santiago ya se encuentra en esos rangos. La tendencia es a que, en el futuro, no necesariamente se hagan más viajes, sino viajes diferentes (con transferencia modal) y a mayores distancias.



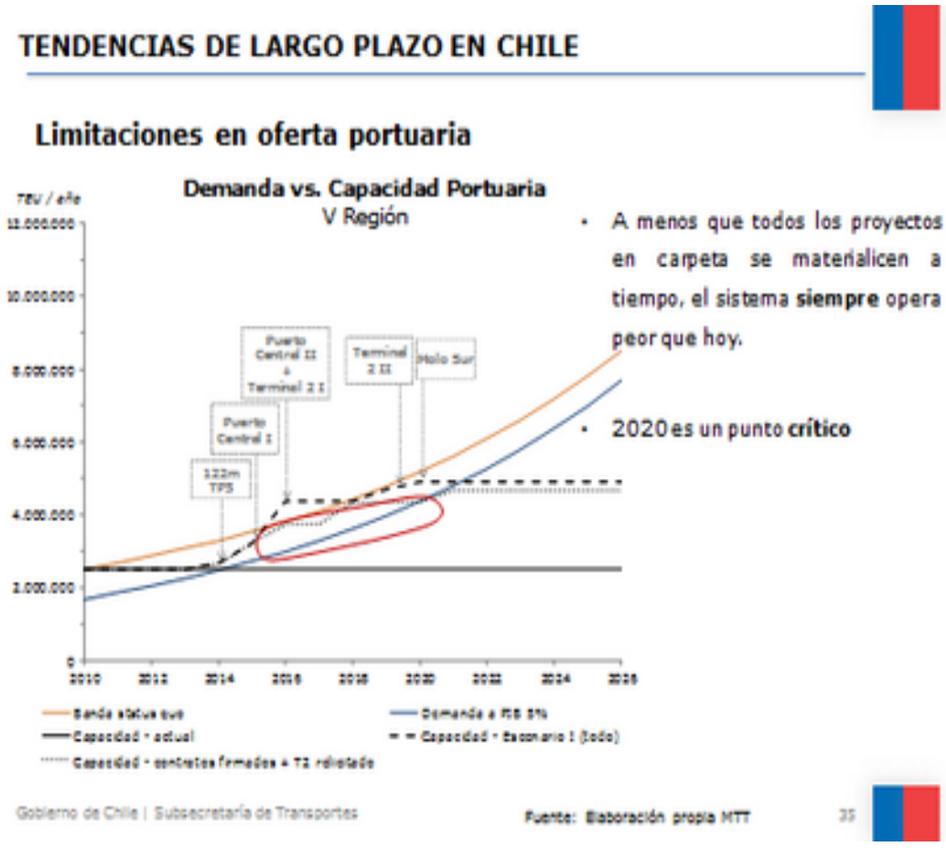
La participación del transporte público y privado, hizo ver, difiere entre las distintas regiones y ciudades. Así, mientras en Valparaíso circulan muchos buses, en Copiapó, cuya población creció cerca del 20% en un año y con altos ingresos económicos producto de la actividad minera, el incremento de los vehículos particulares ha sido ostensible.

La definición de un estándar mínimo de uso del transporte público, añadió, debiera situarse entre 40% y 50% de los kilómetros recorridos.

Por otra parte, puso de relieve que la desigual presencia del transporte público se explica, además, por el hecho de que en las zonas licitadas la antigüedad promedio de los buses es sumamente inferior a la de las zonas no licitadas. En estas últimas, en consecuencia, el atractivo para los usuarios es inferior.



Enseguida, expresó que la oferta portuaria de la zona central, aún con todos los proyectos en desarrollo, para el año 2020 será de todos modos insuficiente, lo que se agrava si se tiene en cuenta que desde que se piensa en la idea de un puerto y hasta que se materializa, transcurren en todo caso entre 8 y 10 años.



Lo anterior se ve agravado si se atiende al retraso en desarrollo logístico, en relación con los países OCDE, que experimenta Chile, fundamentalmente en la conectividad desde el puerto hacia el interior.

Tendencias de largo plazo en Chile

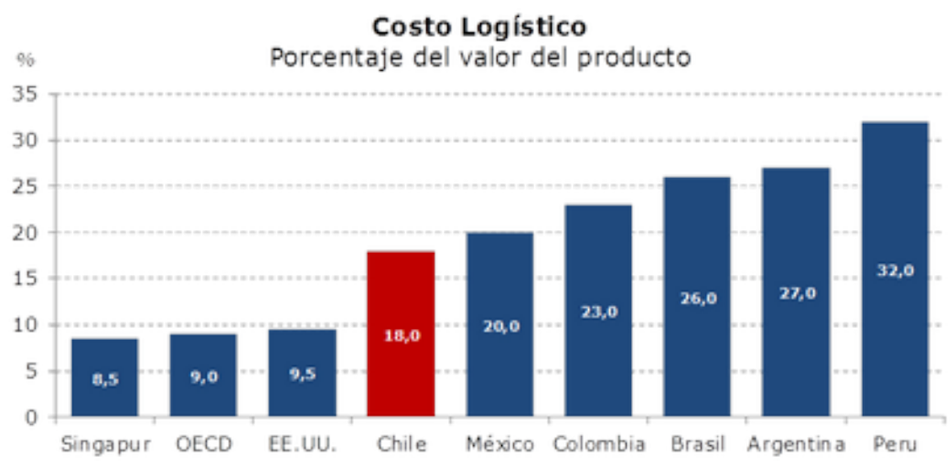
Retraso en desarrollo logístico

Burocracia en la Exportación: Mayor Tiempo

Trading Across Borders

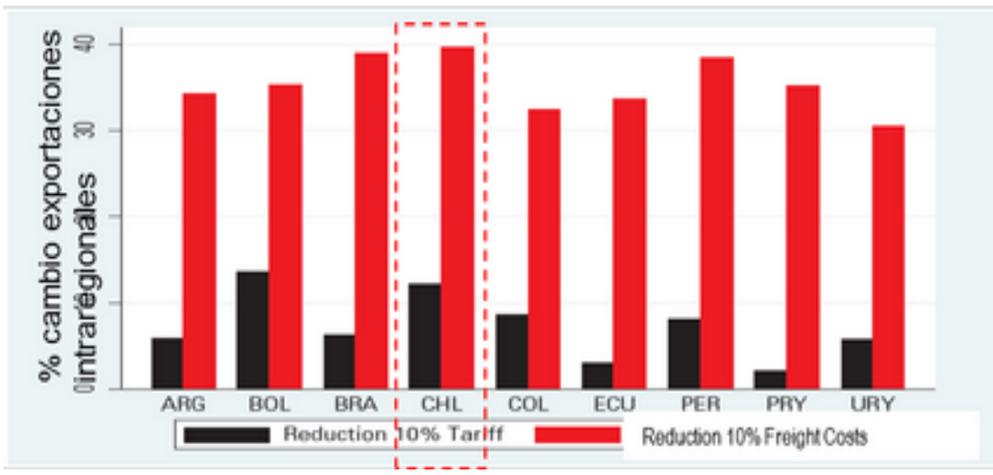
DB 2011 RANK: 68 DB 2010 RANK: 60 CHANGE IN RANK: +8 View methodology » Compare all economies »

Indicator	Chile	Latin America & Caribbean	OECD
Documents to export (number)	6	6.6	4.4
Time to export (days)	21	18.0	10.9
Cost to export (US$ per container)	745	1,228.3	1,058.7
Documents to import (number)	7	7.1	4.9
Time to import (days)	21	20.1	11.4
Cost to import (US$ per container)	795	1,487.9	1,106.3



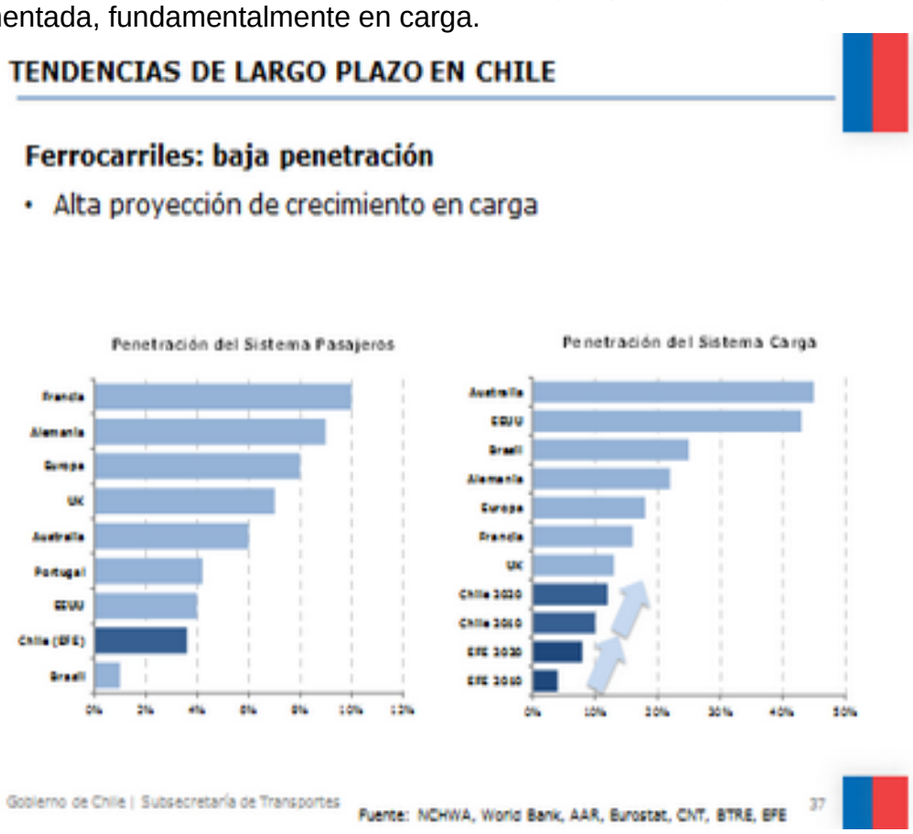
Fuente: Inventories and Logistic Costs n Developing Countires: Levels and Determinants, a red Flag on competitiveness and growth, Guash & Kogan

Porcentaje Cambio Exportaciones Intrarregionales



Fuente: Unclogging the arteries, The Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade

Otro tanto, prosiguió, ocurre con el transporte ferroviario. Su penetración en Chile es baja, por lo que requiere ser aumentada, fundamentalmente en carga.



De acuerdo con todo lo expuesto, destacó que ya no es posible sostener que la actividad en las regiones del país es más lenta

que en Santiago. Si bien puede tratarse aún de dimensiones distintas, lo cierto es que su intensidad tiende a equipararse cada vez más.



El contexto local

Para el futuro se prevé que, con prescindencia de las coyunturas económicas, el escenario sea en todo caso de crecimiento de las ciudades, a un ritmo acelerado que exigirá cambios que deberán romper la tendencia. Esto es, habida cuenta de las tasas que las inversiones han tenido históricamente -la tendencia-, es posible concluir que no serán suficientes para satisfacer los niveles de demanda proyectados. De ahí que deban darse pasos sustanciales para lograr proveer la infraestructura portuaria, ferroviaria, vial y de transporte público que el país va a necesitar de aquí a 20 años.

2. OBJETIVOS

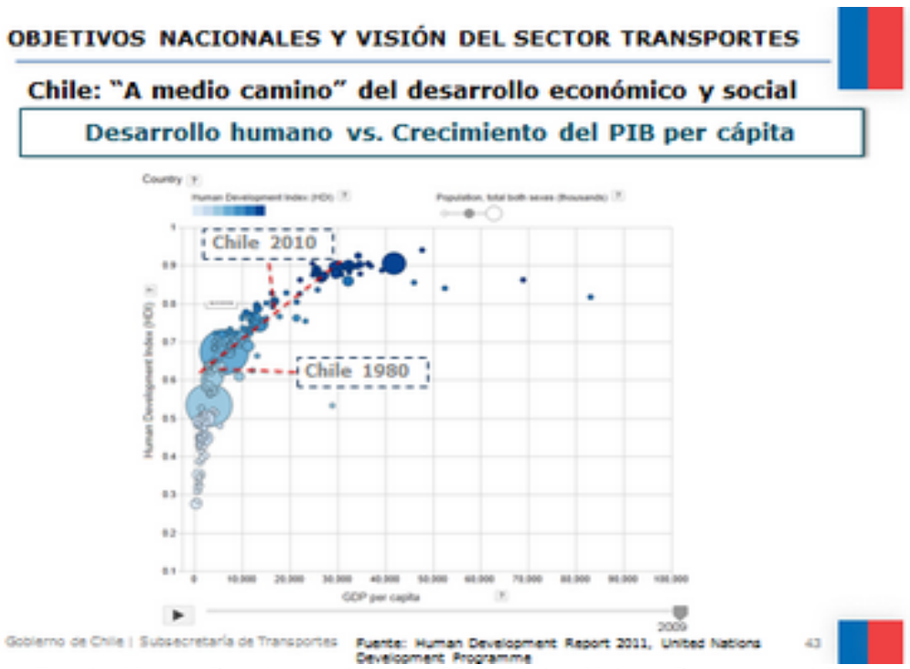
El mandato

Objetivos Nacionales y visión del sector transportes

Objetivo estratégico nacional: cruzar el umbral del desarrollo antes del final de la década.

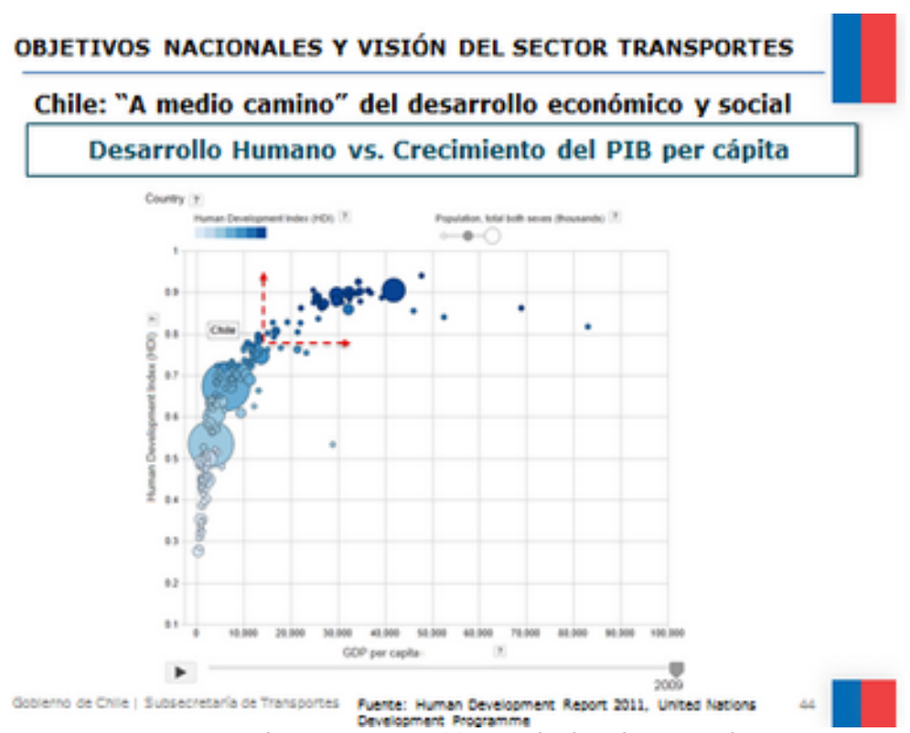
- USD 20.000 per cápita antes de 2020 (desarrollo económico).

- Mejor distribución del bienestar (desarrollo social).



Fuente: Human Development Report 2011, United Nations Development Programme

En el eje vertical se encuentra el PIB per cápita, y en el horizontal, el índice de Desarrollo Humano. Chile debe considerar ambas dimensiones para llevar a cabo su política de transportes. Y cabe al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones instruir a su par de Obras Públicas sobre qué obras, en qué lugares y en qué tamaños se debe construir.



Fuente: Human Development Report 2011, United Nations Development Programme

Visión estratégica: tener sistemas de transporte que impulsen el desarrollo social y económico de Chile.

Objetivos estratégicos sectoriales.

- Planificar infraestructura

- Asegurar movilidad

Todo lo anterior da lugar a una **Política Nacional de Transportes**, caracterizada por la existencia de:

- Objetivos

- Principios

- Instrumentos

- Marco Institucional

Los enfoques

En el diseño de una política de transportes, explicó, se han seguido diversos enfoques, todos distintos unos de otros.

Así, en Asia Pacífico los países han utilizado el modelo que a continuación se presenta, basado en evitar (AVOID) el uso del automóvil y en incentivar (INCENTIVE) y cambiar (SHIFT) hacia el uso del transporte público.

Este modelo consta de una matriz en la que dichas tres categorías se miden en el corto o largo plazo y en alta o baja inversión, definiendo una pauta de trabajo orientada, principalmente, al fortalecimiento del transporte público urbano y a la promoción de ciudades más compactas y pequeñas. De este modo, se busca evitar la dispersión e ineficiencias.

En Chile, por el contrario, la autoridad obra bajo la convicción de que no se debe limitar el crecimiento de las ciudades, que deben responder a sus ritmos naturales de expansión. No obstante, debe al mismo tiempo tenerse presente el costo que el transporte público o privado representa para quien quiera vivir más lejos.

AVOID – SHIFT – INCENTIVE: ASIA – PACÍFICO

Prioridad al transporte público urbano

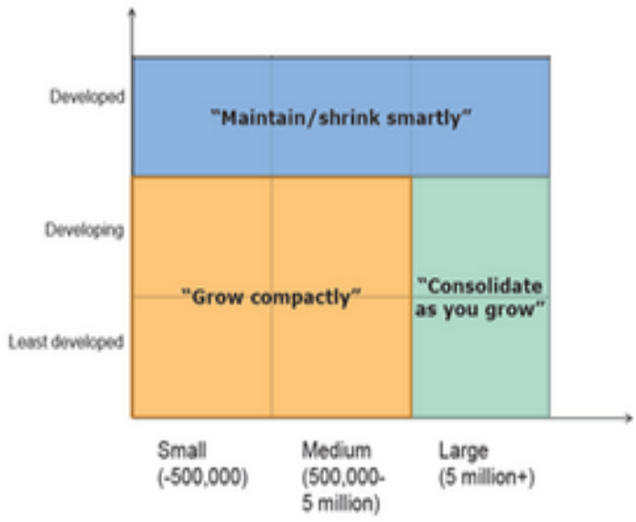
Conjunto de medidas de corto y largo plazo

Policy Measure	Type of policy*	Key Stakeholders**	Supportive of: Push	Supportive of: Pull	Priority under strategy/vision***: Grow Compactly	Priority under strategy/vision***: Consolidate as you grow	Priority under strategy/vision***: Maintain/shrink smartly
Avoid							
Develop Integrated transport and land use master	P	L, N	√		VS	VS	VS
Manage parking	E, R, P	L, P	√		VS	VS	VS
Implement Congestion charging/road pricing	E	L	√		M	S	S
Restrict/auction number of license plates for cars	R	L	√		S	VS	S
Promote car-free city areas and low emission zones	P, R	L	√	√	VS	VS	VS
Set vehicle registration tax	E	N	√		VS	VS	VS
Remove fuel subsidies and tax fuel	E	N	√		VS	VS	VS
Remove car-oriented subsidies	E	N	√		VS	VS	VS
Promote distance-based car insurance schemes	E	N, P	√		M	VS	S
Shift							
Provide NMT infrastructure (accessible footpaths, cycleways, pedestrian zones)	P	L		√	VS	VS	VS
Introduce cycle sharing schemes	P	L, P		√	S	S	VS
Develop public transport ****	P	L, P		√	VS	VS	VS
Provide priority signalign for public transport	P, T	L	√	√	S	VS	VS
Develop dedicated lanes for public transport (buses and BRT)	P	L	√	√	S	VS	VS
Develop marketing campaigns	I	L	√	√	VS	VS	VS
Improve							
Promote and enforce vehicle efficiency standards	R	N	√		VS	VS	VS
Set fuel standards	R	N	√		VS	VS	VS
Promote new vehicle technology and infrastructure	I, P	N, L, P		√	S	S	VS
R&D on new fuels	T	N, P		√	S	S	VS
Develop Intelligent Transport Systems	T, P	N, P	√	√	M	S	VS

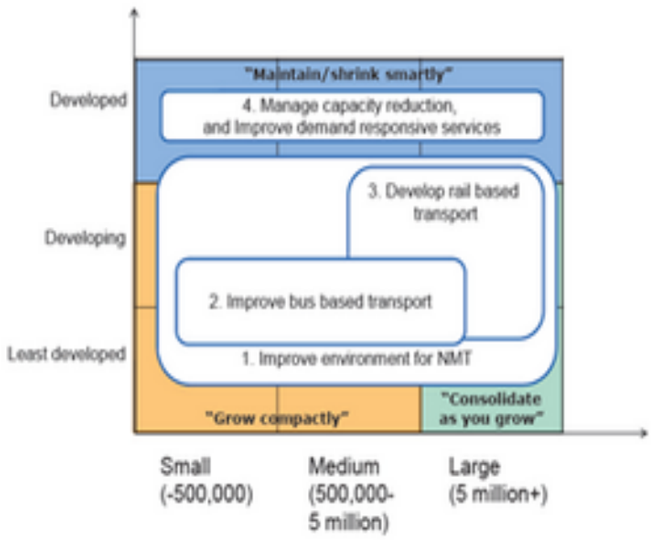
* P: Planning, R: Regulation, E: Economic, I: Information, T: Technology
** L: Local governments, N: National governments, P: Private sector
*** VS: Very short term priority (next 5 years), S: Short-term priority (from now until 2020), M: Medium-term priority (from now until 2030)
**** Details on the development of public transport will be elaborated in Chapter 4 of this report.

Fuente: Urban Transport: Policy reommendations fot the development of eco-efficient infrastructure, Holger Dalkmann-Ko Sakamoto

AVOID – SHIFT – INCENTIVE: ASIA - PACÍFICO



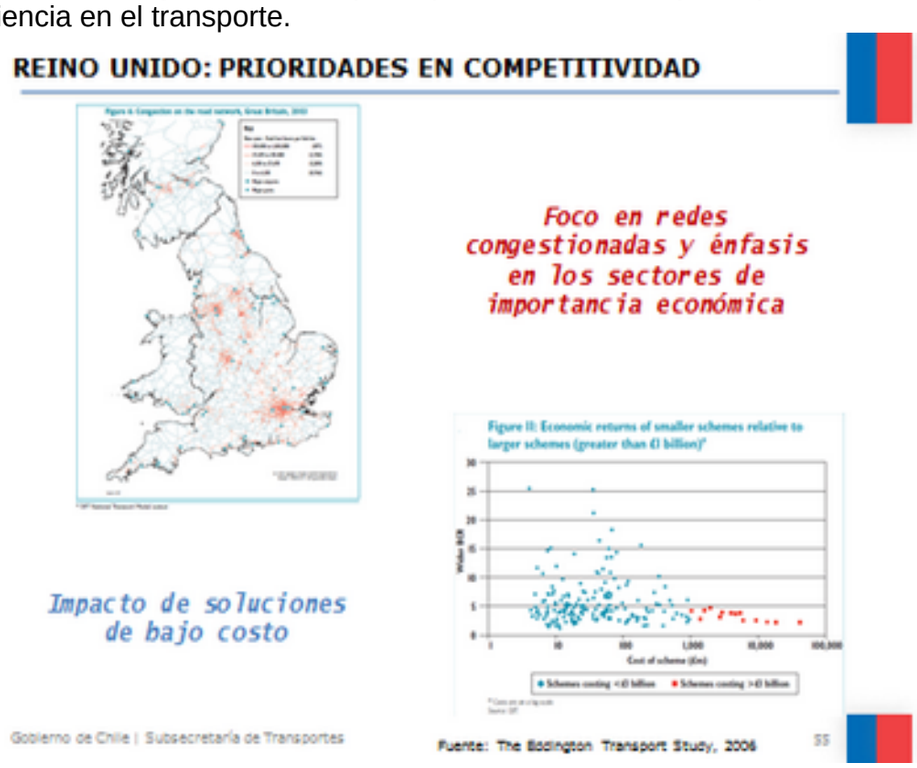
AVOID – SHIFT – INCENTIVE: ASIA - PACÍFICO



Otro modelo que se ha ensayado es el de Viena, ciudad ícono del buen transporte que se ha basado en las tendencias que la población sigue para determinar las necesidades de movilización:



Un tercer modelo, finalmente, es el del Reino Unido, que se funda en la identificación de su ventaja competitiva, cual es ser un centro de negocios en Europa. A partir de ahí, su objetivo primordial es la eficiencia en el transporte.



Sobre el particular, recomendó la lectura del “The Eddington Transport Study”, que, entre otras conclusiones, expresa que si no se resuelve el problema de la congestión de automovilistas de altos ingresos, el país pierde mucho, porque el potencial productivo de esas personas es muy elevado.

Objetivos nacionales y visión del sector transportes

El contexto chileno

Se parte de la base de una **Visión Política** constituida por las siguientes premisas:

- Crecimiento económico, incentivos y redistribución.

- Iniciativa privada con un Estado subsidiario.

- Confianza en las decisiones individuales.

- Integración global.

Forma parte del contexto, asimismo, el **Ingreso Per cápita en Aumento,** que supone:

- Mayor valor del tiempo, lo que redunda en usuarios del transporte más demandantes.

- Mayor número de viajes y mayor distancia recorrida.

- Altas expectativas de calidad del servicio.

- Valoración del espacio.

- Valoración de la eficiencia.

A lo anterior se se suman, finalmente, las **Condiciones Estructurales** del contexto:

- Geografía irregular, distribución compleja de la población y del sistema productivo.

- Marco institucional inadecuado: ciudad, servicios e infraestructura en diferentes ámbitos de control.

- Dependencia energética y tecnológica.

- Desventaja de localización.

3.- PROPUESTA DE POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTES

Política Nacional de Transportes

Parte I: Visión, Principios e Instrumentos



Desarrollo Económico: Infraestructura

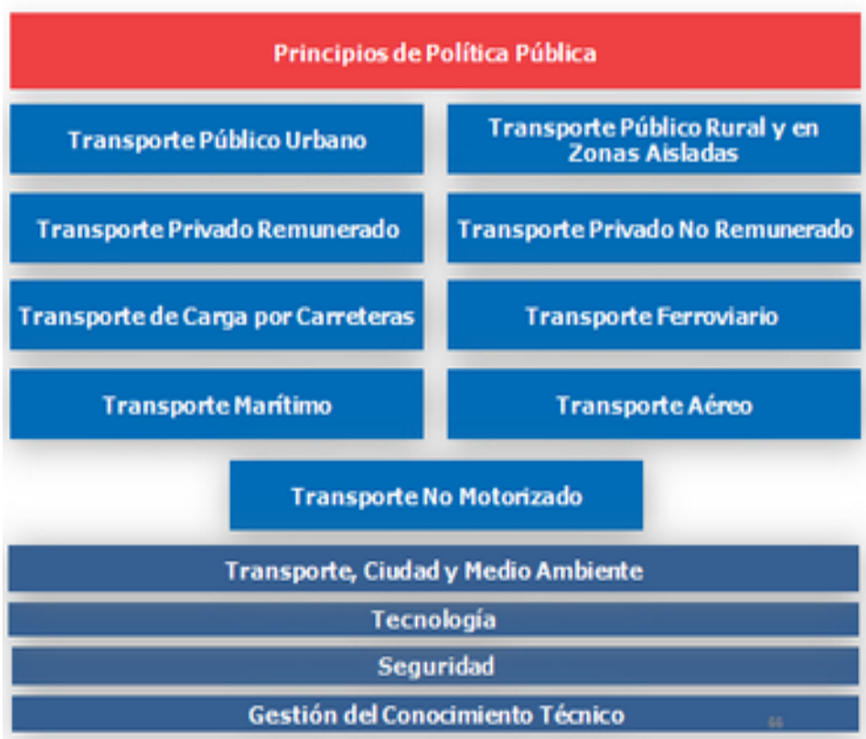
Capacidad	• El país dispone de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria y ductos en cantidad, ubicación y capacidad adecuadas para enfrentar las necesidades de largo plazo del país.
Calidad de Servicio	• La operación de las redes de transporte mantiene niveles de servicio apropiados para evitar impactos negativos en la competitividad nacional.
Eficiencia	• El uso de la infraestructura es consistente con los objetivos de política pública y se realiza según prioridades claramente establecidas.
Continuidad Operacional	• Las redes de transporte pueden operar en forma continua y sin alteraciones mayores que afecten la fluidez del movimiento de pasajeros y carga.

64

Desarrollo Social: Movilidad

Acceso	• Todos los ciudadanos, en cualquier localidad, cuentan con acceso a servicios a través de transporte público de calidad comparable.
Eficiencia del Transporte Urbano	• Los usuarios de transporte privado cuentan con vías adecuadas en cantidad, cobertura y nivel de servicio, para realizar sus viajes.
Estándares Mínimos de Calidad	• Las variables de diseño tienen como referencia estándares internacionales de calidad de servicio.

65



Ejes para cada uno de los ámbitos de la política pública



Ejes de la Política Nacional de Transporte



- Definición de servicios de transporte con frecuencia mínima a zonas urbanas más próximas, según patrón de actividades
- Estándares de calidad y accesibilidad equivalentes a zonas urbanas
- Planificación coordinada con operadores privados
- Tarifas según costos y subsidios en casos particulares según metodología MDS
- Estándares equivalentes en transporte aéreo y marítimo de menor escala (servicios de conectividad)
- Priorización de las necesidades de pasajeros en caso de servicios conjuntos con carga.

70

Ejes de la Política Nacional de Transporte



- Libertad de adquisición y uso de vehículos privados
- Estándares mínimos en vías y mejoramiento progresivo de infraestructura
- Uso libre de vías y aplicación de precios según congestión y criterios de densidad
- Incentivos ambientales: uso compartido de vehículos, modernización tecnológica
- Mercado abierto al ingreso de vehículos con estándares mínimos de seguridad y medioambientales
- Espacio público de estacionamiento:
  - criterio estandarizados
  - restringido y tarificado en el centro de ciudades

72

Ejes de la Política Nacional de Transporte



- Condiciones de mercado abierto y competitivo
- Regulación a través de condiciones técnicas y requisitos de inscripción
- Transporte público regular en forma ocasional y según necesidades locales.

Ejes de la Política Nacional de Transporte



- Mercado abierto y competitivo
- Requisitos técnicos y de seguridad
- Restricciones de circulación en casos particulares de congestión y seguridad de las vías
- Operación de privados sin intervención directa del Estado
- Rutas críticas con prioridad a la carga en casos calificados
- Restricciones según carga peligrosa, sobredimensiones y limitaciones de infraestructura
- Cobro por uso en proporción a su peso por eje u otro criterio de deterioro de infraestructura
- Incentivos a reducción de costos del transporte y procesos de transferencia
- Facilitación del transporte de carga internacional

Ejes de la Política Nacional de Transporte



- Pasajeros: prioridad a suburbanos y cercanías
- Carga: prioridad a media y larga distancia
- El transporte de pasajeros es elegible para subsidio de operación
- Estimación de posibles subsidios con referencia en una empresa eficiente y operación competitiva
- Subsidios para carga sin prioridad y sólo por razones de interés nacional
- Promoción y modernización de servicios ferroviarios en red de soporte productivo
- Estándares consistentes con los demás modos de transporte público

Ejes de la Política Nacional de Transporte



- La construcción y operación priorizada a privados, en mercado abierto y competitivo
- Formalización de reservas de espacio costero para el desarrollo portuario comercial
- Promoción de la eficiencia de las operaciones logísticas asociadas a los puertos
- Integración con áreas adyacentes, conectividad vial y ferroviaria, entre otros.
- Promoción de convenios y acuerdos internacionales
- Incentivo al registro nacional de buques
- Conectividad y diversificación de la oferta en zonas aisladas

79

Ejes de la Política Nacional de Transporte



- Provisto por operadores privados mercado abierto y competitivo
- Estado: regulación, fiscalización y supervisión
- Promoción de amplitud de oferta y eficiencia operacional
- Estándares de servicio en terminales
- País activo en convenios internacionales
- Se promoverá la especialización en el uso de instalaciones

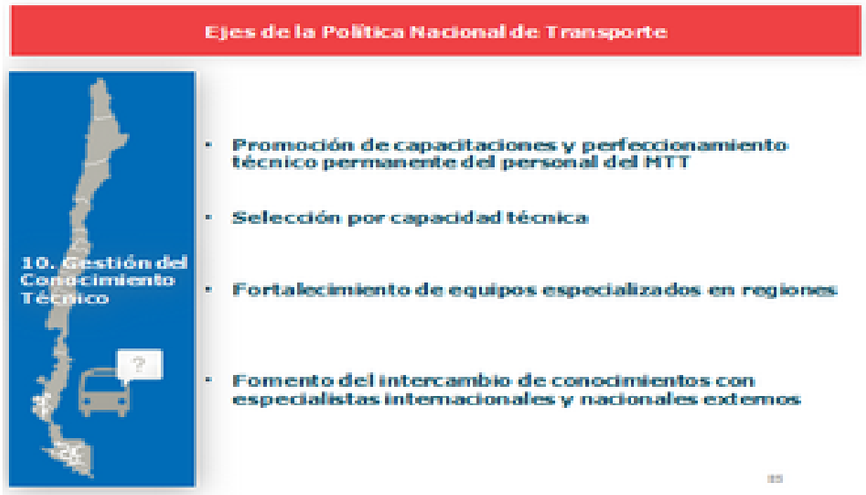
82

Ejes de la Política Nacional de Transporte

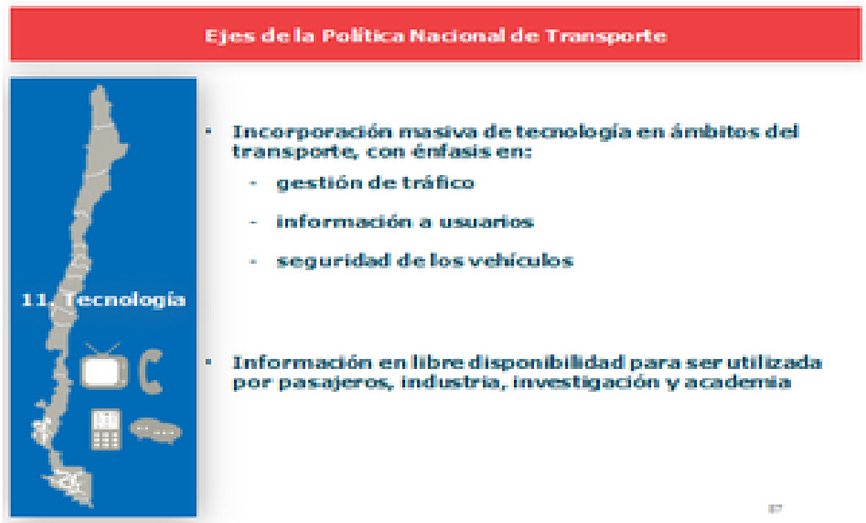


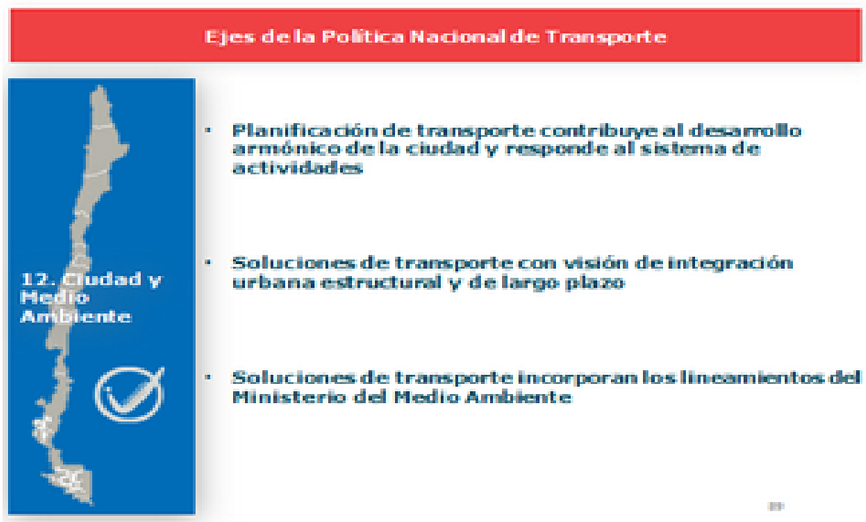
- Objetivo transversal a todos los modos
- Promoción del autocuidado
- La seguridad se promoverá a través de : educación, legislación y fiscalización
- Trabajo integrado con otros órganos encargados de la seguridad

84



En relación con la gestión del conocimiento técnico, resaltó la importancia de reforzar el rol que debe desempeñar el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

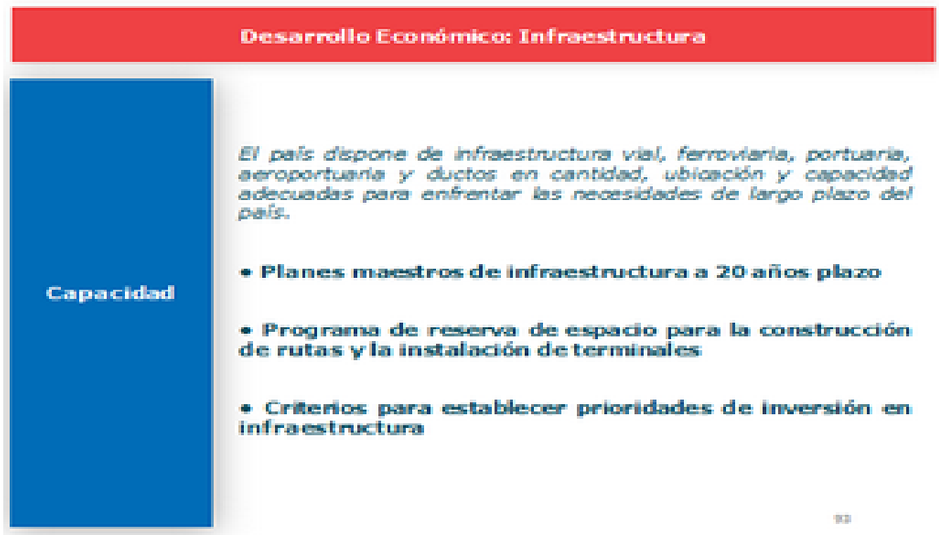




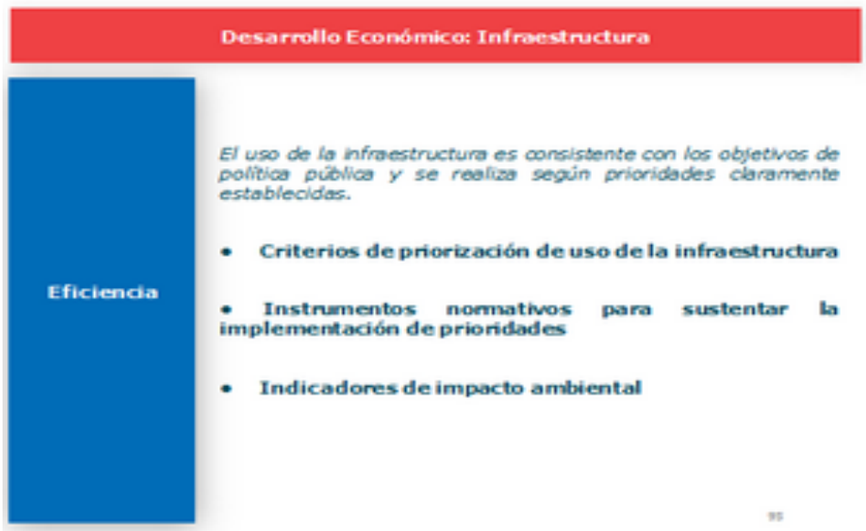


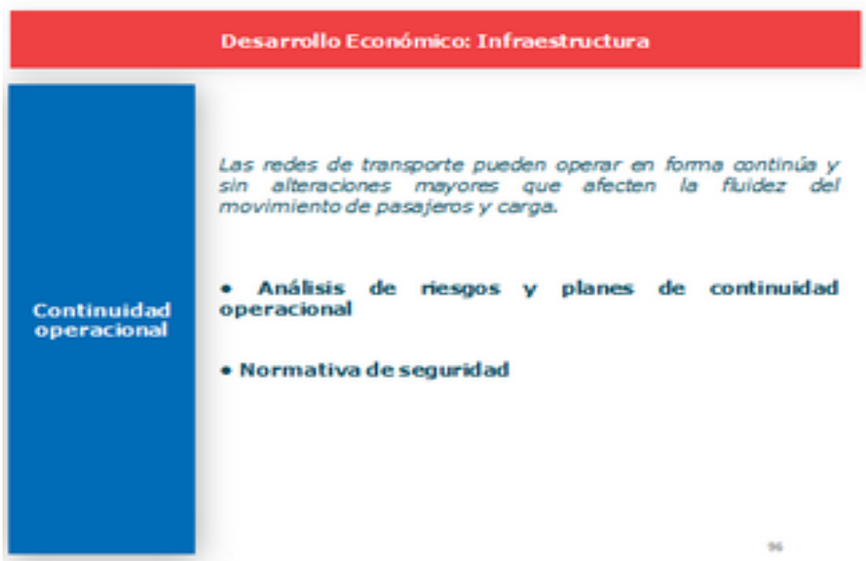
Los instrumentos que permiten materializar la Política Nacional de Transportes

Puntualizó que se espera que estos instrumentos se vean plasmados en documentos antes del fin del presente año.



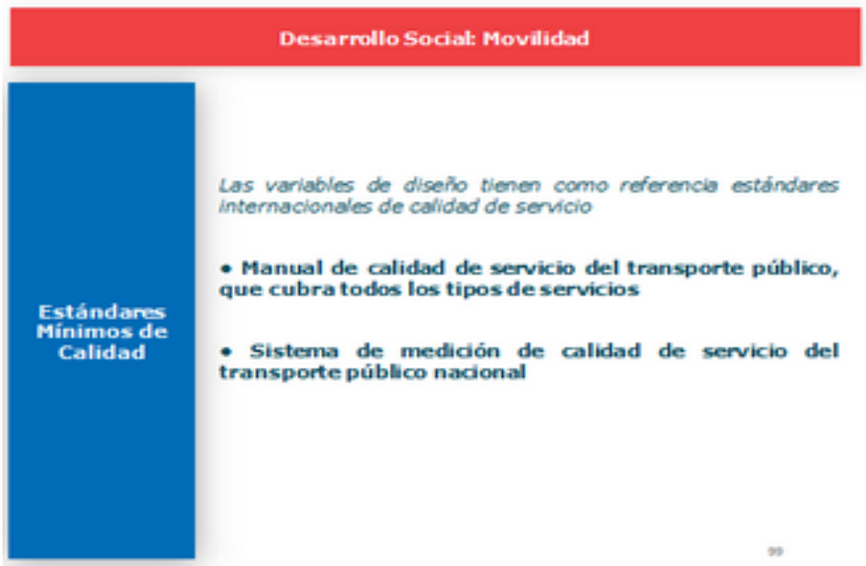

Desarrollo Económico: Infraestructura
Calidad de servicio
La operación de las redes de transporte mantiene niveles de servicio apropiados para evitar impactos negativos en la competitividad nacional.
• Indicadores de nivel de servicio en vías urbanas e interurbanas
• Sistema de medición de variables operacionales
94

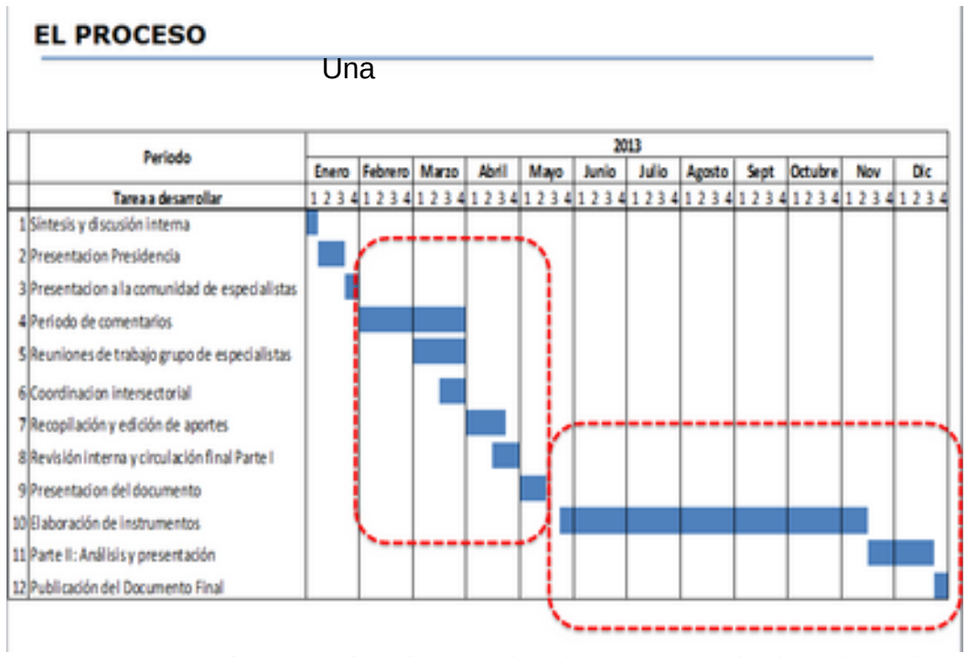

Desarrollo Económico: Infraestructura
Eficiencia
El uso de la infraestructura es consistente con los objetivos de política pública y se realiza según prioridades claramente establecidas.
• Criterios de priorización de uso de la infraestructura
• Instrumentos normativos para sustentar la implementación de prioridades
• Indicadores de impacto ambiental
95


Desarrollo Económico: Infraestructura
Continuidad operacional
Las redes de transporte pueden operar en forma continúa y sin alteraciones mayores que afecten la fluidez del movimiento de pasajeros y carga.
• Análisis de riesgos y planes de continuidad operacional
• Normativa de seguridad
96


Desarrollo Social: Movilidad
Acceso al transporte público
Todos los ciudadanos, en cualquier localidad, cuentan con acceso a servicios a través de transporte público de calidad homogénea
• Programa conectividad de zonas rurales y asiladas
• Planes de transporte público urbano para las capitales regionales, ciudades tamaño medio y pequeñas
• Sistema de información sobre costos del transporte y tiempos de viaje
• Criterios para la asignación de subsidios y selección de modos
• Normativa para la implementación de servicios
•Incentivos para promover el uso del transporte público


Desarrollo Social: Movilidad
Eficiencia del transporte urbano
Los usuarios de transporte privado cuentan con vías adecuadas en cantidad, cobertura y nivel de servicio, para realizar sus viajes
• Planes maestros para inversión en infraestructura vial
• Sistemas de información para apoyar las decisiones
• Mecanismos automáticos de recolección de datos de tráfico e información a usuarios.


Desarrollo Social: Movilidad
Estándares Mínimos de Calidad
Las variables de diseño tienen como referencia estándares internacionales de calidad de servicio
• Manual de calidad de servicio del transporte público, que cubra todos los tipos de servicios
• Sistema de medición de calidad de servicio del transporte público nacional



Una vez **Transportes y Telecomunicaciones,** los integrantes de las Comisiones unidas hicieron uso de la palabra.

El **Honorable Senador señor García** celebró la amplitud y profundidad de la exposición realizada, que gracias al panorama de la realidad mundial que contiene, permite vislumbrar lo que de ahora en más debe hacerse en nuestro país.

El **Honorable Senador señor Kuschel**, junto con coincidir con lo señalado por el Honorable Senador señor García, expresó que aún en las ciudades más pequeñas de la Región de Los Lagos, se replica hoy el mismo fenómeno de la congestión vehicular que en las grandes ciudades. Consultó por la forma en que se ha previsto compatibilizar este problema con las obras públicas que se deben ejecutar, como, por ejemplo, el by pass que requiere Castro.

El **Honorable Senador señor Cantero** manifestó que toda la información dada a conocer por la señora Subsecretaria no constituye sino el reconocimiento de una cruda realidad: Chile ha prescindido de su capacidad estratégica, cada Ministerio planifica separadamente y el crecimiento de las ciudades, tanto en el norte como en el sur, se verifica inorgánicamente y sin una visión prospectiva.

En Chile, añadió, no existe administración territorial. De ello da cuenta la eliminación del Ministerio de Planificación mientras, por otra parte, el Ministerio de Bienes Nacionales parece tener por finalidad exclusiva la venta, al precio más alto posible, de los terrenos fiscales bajo su potestad.

Sin perjuicio de la relevancia del impulso a la gestión del conocimiento técnico, por otro lado, puso de relieve la atención que demanda la gestión del conocimiento político, pues cada vez que un nuevo Gobierno asume el poder comienza desde cero y deja sin efecto lo

obrado por su antecesor, interrumpiendo la necesaria continuidad que en estos procesos hace falta.

Valoró, del mismo modo, que junto con reconocer la importancia del mercado, el presente Gobierno comprenda el rol insustituible que al Estado cabe desempeñar para velar por el adecuado uso de los bienes públicos.

El **Honorable Senador señor Girardi** resaltó la relevancia de que una ley se base en una política previamente establecida y no, como suele ocurrir, al revés. En el caso en estudio, constituye un acierto del MTT el trabajo en la elaboración de instrumentos que son la concreción de una mirada de los problemas de su incumbencia.

No obstante, tales esfuerzos carecen de sentido si no se elabora, antes, una política de ciudad para el ordenamiento territorial. Si, por ejemplo, Transportes define extender el Metrotren a Melipilla, va a estar determinando que el crecimiento de la ciudad sea en esa dirección, al generar un incentivo de localización que no obedecerá a una planificación previa.

Por otra parte, planteó que a la Política Nacional de Transportes debieran ser incorporadas, además, las ciclovías, modo de transporte limpio y eficiente que, además, contribuye a la salud de la población.

Llamó la atención, finalmente, sobre la necesidad de elaborar una política de transportes que se haga cargo de que en un plazo de 10 años ya estaremos en un escenario con vehículos eléctricos y en el que las baterías de los medios de transporte público serán grandes acumuladoras de energía.

El **Honorable Senador señor Novoa** hizo hincapié en que ante la inmensa cantidad de recursos financieros involucrados, es necesario reducir el margen de error en las decisiones de política de transporte que se adopten. Previo a la implementación del Transantiago en la Región Metropolitana, indicó, circulaban las micros amarillas, que pese a todos sus problemas, eran fácilmente fiscalizables. Es decir, de un sistema con deficiencias menores, se pasó a otro con inconvenientes mayores. En tal sentido, consultó qué ha cambiado, en qué se ha evolucionado para que la forma en que se pretende planificar en esta ocasión, sea distinta de aquella en que se planificó Transantiago, más aun teniendo en cuenta que es todo el país el que estaría involucrado en la Política Nacional de Transportes que se ha presentado.

El **Honorable Senador señor Lagos** resaltó que de acuerdo con lo que se conoce y con lo expuesto por el Ejecutivo, se pueden identificar, como elementos comunes a las diversas experiencias que han dado resultados en el mundo, la existencia de una autoridad central fuerte en le definición de las políticas de transporte, y la operación pública de los sistemas de transporte.

En cuanto a la proyección que indica que los puertos nacionales verán sobrepasada su capacidad hacia el año 2020, en tanto, preguntó cuál es la razón de que deban competir entre sí. Mientras San Antonio y Valparaíso en Chile sólo hacen cabotaje, observó, el Callao en Perú aumenta su participación e importancia. Lo que debiera ocurrir, sostuvo, es que las licitaciones de los puertos chilenos incluyan una mirada estratégica de largo plazo no sujeta, exclusivamente, a la dinámica del mercado. Debe tenerse en cuenta, concluyó, que Latinoamérica es el único lugar del mundo en el que aún no está zanjado cuál será el puerto relevante del futuro.

La **Honorable Senadora señora Rincón** consultó por el monto de los subsidios que el Estado entrega en las ciudades de alta concentración de habitantes que se han hecho cargo del problema del transporte público.

Asimismo, en relación con los problemas que ha significado el Transantiago y las aprensiones manifestadas por el Honorable Senador señor Novoa, hizo hincapié en que existen variadas dudas no resueltas que atañen el proyecto de ley objeto del presente informe de las Comisiones unidas. Entre ellas, los montos de los subsidios, el plan de implementación en regiones o cómo va impactar en las tarifas que pagan los usuarios.

La **señora Subsecretaria de Transportes y Telecomunicaciones** reiteró que en Chile ha habido ausencia de planificación estratégica en diversos ámbitos, que debe ser superada por la vía de comenzar a actuar en terreno. En materia portuaria, por ejemplo, el Estado ha asumido su rol y a poco andar se ha erigido y es reconocido como el ente encargado de elaborar las propuestas de desarrollo portuario. En las diversas áreas de acción, sostuvo, la autoridad debe comenzar a instalar sus equipos e instrumentos técnicos aunque el andamiaje formal y administrativo se encuentre inicialmente rezagado.

Respecto de la coordinación para la planificación de transporte, hizo hincapié en que el MTT se encuentra trabajando en conjunto con las diversas entidades involucradas en los distintos proyectos. Para el Plan Maestro de la ciudad de Santiago, graficó, se invirtieron 6 meses para, con todos los ministerios e instituciones pertinentes, elaborar y depurar una base única de todos los proyectos previstos para la capital.

Se mostró conteste, por otra parte, con la necesidad de contar con una administración territorial. Se trata, con todo, de una dinámica de ida y vuelta, pues los incentivos que se ponen en el transporte también condicionan el desarrollo territorial.

En cuanto a la política de ciclovías, hizo ver que ya ha sido incorporada en la de los vehículos motorizados, pues ya se encuentra probado que para viajes de hasta 7 kilómetros es del todo útil. No obstante, conspira contra su implementación la ausencia de una regulación que asuma a la bicicleta como modo de transporte, con derechos y deberes para los ciclistas y el desarrollo de una señalética *ad hoc*.

Por otra parte, resaltó que la experiencia del Transantiago ha permitido aprender una serie de lecciones. Entre ellas, que una planificación centralizada que no considera adecuadamente las necesidades locales se encamina directamente al fracaso. De ahí que el reforzamiento de las capacidades locales y la valoración de las características locales, junto con una mayor flexibilidad, sean, justamente, parte de los objetivos primordiales de la iniciativa de ley que se está analizando, cuya finalidad no es otra que ir al rescate de un transporte público que carece de una adecuada regulación.

De cualquier modo, puntualizó que el descalabro del Transantiago pasó no sólo por su visión errada, sino también por yerros técnicos, malas decisiones, etc.

Finalmente, explicó que normalmente cada puerto tiene su propia cartera de contratos con las empresas navieras, y que es precisamente la competencia entre puertos la que posibilita a Chile ofrecer tarifas que lo hacen competitivo a nivel internacional. Como fuere, ya que el fin es asegurar la capacidad del sistema portuario para atender toda la demanda proyectada, incluso más allá de 2020, a lo que se debe tender es a una competencia planificada.

El **Honorable Senador señor Lagos** consultó por las proyecciones financieras del Transantiago no sólo para el primer año de operación tras la aprobación del presente proyecto de ley, sino también para los venideros. Ello, por cierto, habida cuenta de la gran cantidad de recursos que se le estarían entregando.

Con posterioridad, las Comisiones unidas celebraron una nueva sesión, en la que, primeramente, el Ejecutivo dio cuenta del resultado de las negociaciones llevadas a cabo con los asesores de los diversos parlamentarios con miras a la elaboración de una propuesta lo más consensuada posible, que permita la prosecución de la tramitación del proyecto de ley.

Al cabo de dichas negociaciones, manifestó el **asesor legislativo del MTT, señor Juan Carlos González**, el Ejecutivo formuló indicaciones -de las que se da cuenta más adelante en el presente informe, la mayoría de ellas en acuerdo con la oposición- que abordan las siguientes materias:

- Eliminación de la referencia a los taxis colectivos en el artículo 3° de la ley N° 20.378, en atención a las dificultades de interpretación que provocaba. Esto implica que podrán ser reconocidos como transporte público menor.

- Incorporación explícita de un programa de apoyo al transporte público rural.

- Incorporación de algunas precisiones sobre la conservación de las obras (cuál será el organismo a cargo de ellas).

- Otorgar la posibilidad de que el MTT pueda ejecutar terminales en terrenos municipales o privados, con el objeto de potenciar, fundamentalmente, el transporte rural.

- Eliminación de la habilitación del MTT como ejecutor de obras públicas mayores asociadas al transporte público, cuando estén consideradas en un instrumento de planificación urbana aprobado entre la respectiva Intendencia y el Ministerio.

- Definición legal y regulación de los perímetros de exclusión.

- Precisión de la manera en que se negocian los primeros perímetros de exclusión.

- Incorporación de la posibilidad de exigir y regular los medios tecnológicos y la información que producen.

- Creación de tres cargos de jefe de división en la Subsecretaría de Transportes.

- Posibilidad de prorrogar el programa del artículo 4º letra a) hasta el año 2022, de acuerdo a la correspondiente ley de presupuestos.

- Especificación del tratamiento de los equipos regionales que se financian con el FAR.

- Entregar un bono “Tarjeta Nacional del Estudiante” (TNE) para buses en provincias, de hasta 3 unidades tributarias mensuales.

Ante una consulta del Honorable Senador señor Bianchi, el **señor González** explicó que este bono será entregado a los propietarios de los buses.

- Establecer que todos los convenios que impliquen gastos sobre tres años deben ser visados por el Ministerio de Hacienda.

- Determinación de mayor información y transparencia en indicadores y evaluaciones del Transantiago.

- Evaluaciones selectivas anuales del MTT y el Ministerio de Hacienda a programas relacionados con subsidios.

- Flexibilización de algunos aspectos de la licitación de vías.

- Consideración del desempeño de un operador y de factores ambientales y tecnológicos al momento de postular a una licitación.

- Establecimiento de ciertas metas y productos para los equipos regionales (estar constituidos dentro de tres meses y tener planes maestros de transporte público en el plazo de un año u ocho meses, según corresponda).

- Mayor apertura y flexibilización para ejecución del FAR.

Sobre este punto, el **señor González** expuso que no fue posible arribar a un acuerdo entre la oposición y el Gobierno, y ha sido éste el que, en ejercicio de sus atribuciones, ha formulado una indicación orientada a garantizar una mejor ejecución del FAR.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz**, hizo ver que luego de transcurridos tres años de vigencia de la ley de subsidio al transporte público, se han apreciado muchas dificultades para su implementación en regiones. Para disiparlas, afirmó, las medidas precedentemente reseñadas, que dotarán de mayores facultades al Ejecutivo, serán del todo útiles. Así, por ejemplo, quedará ahora establecido que ya que el Estado entregará un subsidio que permitirá acceder a bienes tecnológicos, podrá requerir para fines de fiscalización la información que de ellos provenga, cuestión que hasta ahora no ha sido posible, pues la Contraloría General de la República no ha autorizado a que los GPS de los buses puedan ser utilizados para eso.

La **Secretaria Ejecutiva del Programa Legislativo de CIEPLAN, señorita Macarena Lobos**, expresó, en su calidad de representante de algunos senadores de oposición en las negociaciones, que habiendo existido acuerdo con el Ejecutivo en la mayoría de las materias, subsisten, sin embargo, dos en las que no se ha logrado consenso. Por una parte, el interés del Ejecutivo por que los recursos del Fondo de Apoyo Regional (FAR) puedan utilizarse en fines distintos al transporte, pues asiste a las fuerzas opositoras la convicción de que debe ser esta última su exclusiva finalidad. Por otra, en el interés opositor porque, para garantizar la sustentabilidad financiera del subsidio y dado que no se conocen las proyecciones de mediano plazo, el porcentaje excedible que establece el artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378 para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, se incremente a 15% en lugar de 5%; en esto, sin embargo, no se ha verificado acuerdo con el Gobierno, que ha sostenido que no es necesario el aumento de ese margen.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** afirmó que para la cartera que encabeza es absolutamente primordial que los recursos puedan ser destinados al transporte público. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que los procesos de consolidación de transformaciones tan profundas como la que

se está planteando son lentos y, si se precipitan, pueden dar espacio a un mal gasto de dineros. Para precaver estos hechos es que se ha estimado razonable que sea la respectiva región la que pueda definir la inversión de algunos de los fondos del FAR. Así se evitará, por ejemplo, que en un lugar se renueven de manera constante los paraderos, mientras subsiste otra serie de problemas sin ser abordados.

En relación con el porcentaje en que se pueda exceder el subsidio y el aporte especial para las citadas provincia y comunas, explicó que de acuerdo con la ley vigente esa facultad se puede ejercer hasta por un 10%, pero respecto de montos inferiores y decrecientes. El 5% que el proyecto de ley propone, en tanto, se aplica sobre el total estable, por lo que el margen de exceso es una suma más alta (en efecto, se transita desde un tope de $16.000 millones en la ley actual, a otro de $18.000 millones o $27.000 millones, según el caso, en el proyecto de ley). Además, destacó, se ha previsto en la iniciativa legal un mecanismo mediante el cual el Ejecutivo puede plantear la revisión del monto cada dos años, confiándola a un grupo de asesores externos. El déficit, hizo presente, depende no tanto de la proyección que se realice, sino más bien de la calidad del servicio que se quiera prestar, que si se desea incrementar va a llevar aparejada un aumento en el Fondo. De este modo, la definición que debe hacerse es cuál es el estándar de calidad que el país se quiere dar.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** observó que para optimizar la gestión del sistema sería más adecuado contar con un margen de exceso superior al 5%. Mas, si el Ejecutivo, y en particular el Ministerio de Hacienda, no lo comparte, habrá que conformarse con dicho porcentaje.

Hizo ver, asimismo, que en la discusión del proyecto de ley de presupuestos del sector público para el año 2013, la oposición dio sus votos para la aprobación de los recursos para el Transantiago en el entendido que se daría una expedita tramitación al presente proyecto de ley, que contiene los recursos para el transporte público de la regiones del país. Empero, han transcurrido siete meses y en las provincias se sigue aguardando su inyección.

Respecto de problemáticas que se hacen presente en la región del Maule, por otra parte, insistió en la necesidad de resguardar que los dineros se inviertan de manera efectiva en el transporte público, para que no exista, como en Talca, un exceso de paraderos en relación con el número de buses circulando. Consultó, además, cuáles serán los mecanismos por los cuales se hará operar el subsidio al transporte rural, concretamente, si habrá o no licitaciones. Finalmente, advirtió que aun antes de invertir en subsidios para esta última clase de transporte, se requiere contar con caminos adecuados por los cuales los buses puedan transitar, pues en la práctica muchas veces dichos vehículos sencillamente no prestan el servicio al optar por no ingresar a ciertos caminos.

El **señor Ministro** puso énfasis en que siendo el transporte público una problemática nacional, es en mayor medida en el nivel regional donde se desarrolla. Por eso es tan relevante que sea la opinión

local la que determine a quién y de qué forma se distribuye el subsidio, para acotar los riesgos de error y no se repita lo que en alguna oportunidad ocurrió, cuando desde el centro se decidió ir en apoyo del transporte escolar de una región, en circunstancias que lo más sensato habría sido potenciar el transporte rural para que fuera también aprovechado por los escolares. Por lo demás, ilustró, no son las mismas dificultades las que enfrentan las barcazas de la Región de Los Lagos que las de los buses del Maule, por lo que en algunos casos será una licitación la solución y en otros las negociaciones directas, siempre bajo una debida supervigilancia de la autoridad.

Acerca de la inquietud expresada sobre los caminos rurales, consignó que, en parte al menos, a eso se orienta el FAR. No obstante, lo cierto es que los montos del subsidio no son lo suficientemente altos como para hacerse cargo integralmente del problema.

El **Honorable Senador señor Novoa** señaló que sin perjuicio del acuerdo entre el Ejecutivo y la oposición que se ha venido reseñando, la magnitud del problema que ha significado Transantiago exige un análisis profundo de las diversas indicaciones formuladas, para evitar la adopción de decisiones apresuradas en un proyecto de ley que compromete US$ 15.000 millones para los próximos diez años.

Recordó que el Transantiago fue implementado hace más de 7 años y aún no existe claridad acerca de los miles de millones de dólares que ya se han gastado en él, sin que hasta ahora se hayan apreciado cambios sustanciales en el humillante trato a que se ven sometidos a diario sus usuarios. No es tan seguro, en consecuencia, que seguir comprometiendo financiamiento sea lo más acertado, pues tampoco existe certeza de que todos aquellos recursos que han sido entregados durante su funcionamiento hayan sido bien utilizados.

Cuando se planeó y comenzó a operar el Transantiago en la Región Metropolitana, prosiguió, se hizo con las mejores intenciones y con el propósito de mejorar lo que existía previamente. El sistema, sin embargo, no resultó bien, por lo que cabe sostener ciertas dudas de que se quiera ahora exportarlo al resto de las regiones del país.

Solicitó, en fin, segunda discusión para el proyecto de ley.

El **Honorable Senador señor Bianchi** trajo a la memoria su voto a favorable al primer proyecto de ley que se tramitó para tratar de abordar el grave problema que ha significado el Transantiago. Varios años más tarde, no obstante, los esfuerzos desplegados por la autoridad para tratar de mejorarlo no han sido fructíferos.

Al mismo tiempo, agregó, el financiamiento espejo que se logró para las regiones ha adolecido de un debido control sobre la eficiencia de los dineros invertidos. A partir del contenido del proyecto de ley en estudio y de algunas de las indicaciones que se han enunciado, sin embargo, pareciera ser que la inversión de los recursos estará más

resguardada, porque serán grupos de técnicos los encargados de determinarla y hacerle seguimiento en regiones.

Por lo expuesto, sin necesariamente compartir el criterio general de tener que seguir entregando recursos a un sistema que no ha demostrado ser eficiente, lo cierto es que sólo cabe adoptar una decisión sobre la base de lo concreto y real, que no es sino permitir su financiamiento, por más que siga siendo deficitario, entre otras razones, por la evasión que se ha asentado entre los usuarios del Transantiago.

El **Honorable Senador señor Girardi** afirmó que Transantiago ha sido una gran idea que tuvo problemas de implementación, debido, fundamentalmente, a un análisis insuficiente, pero que si no se hubiese iniciado 7 años atrás habría tenido que crearse hoy día. Con el tiempo, sin embargo, se han ido produciendo evidentes mejorías, reduciendo por ejemplo el impacto del transporte público en la generación de contaminación atmosférica. Resta, ciertamente, la consecución de otros objetivos, pero esto se debe más que nada a las señales contradictorias que desde el punto de vista de las políticas públicas se entregan, pues mientras por una parte se dice que se desea incentivar prioritariamente el uso del transporte público, por otra se siguen creando autopistas para los automovilistas particulares. Se configura, de este modo, un escenario que el actual Gobierno no ha sido capaz de resolver, cual es el de la insuficiente inversión en infraestructura pública para transporte público.

Dicho lo anterior, añadió, otro tema que se debe decididamente abordar es el de la evasión, que claramente ya excede los lineamientos que la autoridad de transportes pueda definir o fiscalizar, y exige hoy una actitud por parte del Estado en su conjunto.

A partir del aprendizaje que el Transantiago ha significado, razonó, deben adoptarse las medidas necesarias para desarrollar sistemas de transporte público eficientes a lo largo de todo el país, llevando a cabo una eficiente inversión de los recursos del denominado efecto espejo. Todo esto sin dejar de lado la situación que viven muchas zonas rurales de la Región Metropolitana, que producto de la forma en que fue diseñada la ley sufren la desigualdad de no recibir ni los beneficios que llegan a Santiago, Puente Alto y San Bernardo, ni los que se entregan al resto de las regiones.

Resaltó, finalmente, que no hay ningún sistema de transporte público en el mundo que no reciba subsidios, y que la inversión más progresiva que existe es la inversión en transporte público, porque es aprovechada directamente por los sectores más vulnerables de la población.

El **Honorable Senador señor Kuschel** coincidió con lo expresado por el Honorable Senador señor Novoa, en el sentido de tomarse el tiempo que sea necesario para analizar el proyecto de ley y las indicaciones de que ha sido objeto.

El **Honorable Senador señor Lagos** indicó que más allá de lo plausible que resulten las alocuciones en que se solicita más tiempo para el análisis antes de llevar a cabo las pertinentes votaciones, hay

al menos tres hechos que no se pueden soslayar. Primeramente, que el proyecto de ley que se está analizando inició su tramitación en el Congreso Nacional en el mes de abril de 2012, y que en la discusión presupuestaria que tuvo lugar ese mismo año se aprobaron los recursos para el funcionamiento del Transantiago en el entendido que a esta iniciativa se le iba a dar prioridad, cuestión que hasta ahora no ha acontecido. En segundo lugar, que el actual Gobierno ha tenido más tiempo para afrontar el problema del Transantiago que el que tuvo su predecesor. Y finalmente, que los acuerdos alcanzados e indicaciones a que se ha hecho referencia han sido el resultado de conversaciones sostenidas en instancias técnicas entre representantes del Ejecutivo y la oposición.

El **Honorable Senador señor Letelier** planteó las siguientes tres materias que, a su juicio, no se ven reflejadas en los acuerdos logrados por los equipos negociadores:

- El otorgamiento de una bonificación permanente a los taxis colectivos. Si el efecto espejo del Transantiago a regiones no los contempla ni en las tarifas ni en los programas de chatarrización, argumentó, sí sería esperable que en parte se destinara a la bonificación que antes ya se ha entregado a dichos medios de transporte, formalizándola como parte de la política pública.

- El sentido del subsidio a regiones. Se mostró partidario, al respecto, de que la totalidad de los dineros del efecto espejo en regiones se destinen a tarifas para el transporte público. El Ejecutivo, por su parte, pretende que con parte de estos recursos se financien los equipos humanos que se instalarán localmente, lo que introduce una diferenciación en relación con lo que acontece en la Región Metropolitana, donde dichos equipos no se pagan con platas del Transantiago.

En la ciudad de Rancagua, graficó, que es zona licitada, cada micro recibiría entre $150.000 y $180.000 de subsidio, que no logran cubrir el diferencial por concepto de traslado de escolares ni bonifican en lo más mínimo el transporte de adultos mayores, a diferencia de lo que acontece en la Región Metropolitana, donde el subsidio sí contempla a ambos grupos de usuarios. Esto no resulta comprensible si se tiene en cuenta, por ejemplo, que también en la Región de O´Higgins, la tarifa entre Lo Miranda y Rancagua -menos de 8 kilómetros- cuesta $800 a un escolar.

Para zonas no licitadas, en tanto, como San Fernando o Santa Cruz, no se prevé subsidio alguno, por lo que resulta un contrasentido que, en este mismo proyecto de ley, se esté planteando incluir entre los beneficiarios a comunas como Melipilla.

- Su desacuerdo con que el resto de las comunas de la Región Metropolitana (distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto), formen parte también del efecto espejo que beneficia a las demás regiones del país.

Se introduce mediante esta medida, advirtió, una nueva distorsión, pues disminuyen de hecho los recursos para las otras

catorce regiones, que ya se han visto menguados cuando se ha dispuesto del financiamiento del transporte en las zonas extremas.

El **Honorable Senador señor Bianchi** manifestó su coincidencia con los planteamientos del Honorable Senador señor Letelier, excepción hecha de lo relativo a las zonas extremas. En éstas, indicó, muchas veces el único medio de transporte de pasajeros está constituido por barcazas.

Hizo ver, por otra parte, que el transporte en la Región de Magallanes se basa fundamentalmente en los taxis colectivos, a los que sólo en el último tiempo se sumó una empresa de buses. Si se aumentan los recorridos, esta última recibirá subsidio adicional, cuestión que no acontecerá con quienes mayormente soportan el transporte, esto es, los taxis colectivos.

Reiteró, asimismo, la necesidad de ir también en auxilio en regiones de los adultos mayores, grandes usuarios del transporte público que muchas veces se ven inhibidos de desarrollar o participar en actividades por los altos desembolsos que deben realizar para trasladarse de un lugar a otro.

Dando término a su intervención, recordó que la primera vez que se abordó legislativamente el problema del Transantiago se hizo con un horizonte de cuatro años, cuando no se sabía de qué signo político sería el próximo Gobierno que asumiría la conducción de los destinos del país. Hoy la proyección se está realizando a diez años plazo, traspasando nuevamente el problema a las futuras administraciones.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** expresó que el Transantiago es, efectivamente, una tremenda solución para la ciudad de Santiago. Hubo en su génesis, indudablemente, errores gravísimos en el diseño de los contratos -demasiado pro empresas- y en la implementación del sistema, pero también en la no aprobación del subsidio desde el primer minuto, toda vez que los sistemas de transporte público de calidad, afirmó, son más caros de lo que los usuarios son capaces de pagar.

Desde el punto de vista de la economía de libre mercado en términos puros, explicó, las calles de la ciudad son, en principio, gratis para todos sus usuarios. Si se realizara un cobro a cada pasajero, la cantidad que tendrían que pagar los automovilistas particulares sería gigantesca en relación con lo que a los usuarios de buses correspondería, porque el espacio que ocupan aquéllos es mucho mayor. Si así se actuara, lo cierto es que circularían muchos menos automovilistas por las calles. La definición que adoptó el país, sin embargo, fue distinta, y el cobro a los conductores particulares no es el que naturalmente debe ser. De manera que, en realidad, los recursos que el Estado está entregando no constituyen un subsidio al transporte público, sino tan solo una pequeña compensación a sus usuarios.

En relación con los taxis colectivos, con base en el mismo razonamiento precedentemente expuesto indicó que los vehículos

que verdaderamente requieren ser subsidiados son los del transporte público mayor, esto es, los buses, que usan más eficientemente un bien escaso como son las calles. Entregar dineros para las tarifas de los colectivos es prácticamente equivalente a hacerlo a los autos privados. Dicho lo anterior, con todo, el Ejecutivo ha decidido igualmente prestar alguna clase de apoyo a los taxis colectivos. Es por esto que se les reconoce como transporte público menor y se les hace sujetos de programas de modernización tecnológica, paraderos y estacionamientos, ente otros.

Puso énfasis, por otra parte, en que la recepción de recursos por parte de las regiones del país en virtud del efecto espejo del Transantiago careció de una adecuada organización, lo que se trasuntó en que el apoyo se hiciera desordenadamente. De ahí la relevancia y trascendencia de contar con equipos regionales que puedan determinar in situ las prioridades locales de inversión. Ya vendrá, posteriormente, la oportunidad de incrementar los subsidios, que por ahora serán evaluados con arreglo a los estándares de calidad que se determinarán.

Respecto de los adultos mayores, manifestó que sin perjuicio del interés por profundizar sus beneficios, en esta etapa se estará a la estimación de los fondos necesarios que realice el Ministerio de Desarrollo Social, para que sean traspasados al Ministerio de Transportes.

Finalmente, señaló que nuestro país debe mirar al modelo de transporte público de Madrid como referente, ciudad con la que, en todo caso, las diferencias no son tan profundas y estriban, fundamentalmente, en la cobertura del metro, menor vandalismo y mayor oferta, todas cosas en las que Chile puede avanzar.

En la siguiente sesión que llevaron a cabo las Comisiones unidas, su **Presidente, Honorable Senador señor Zaldívar**, sometió a votación general el proyecto de ley.

Tuvieron lugar las siguientes fundamentaciones de voto:

El **Honorable Senador señor Bianchi** dio a conocer su voto favorable, dando por reiterados los planteamientos expuestos en la anterior sesión que celebraron las Comisiones unidas. Agregó que es posible apreciar hoy en día una mirada mucho más cercana a las regiones del país, que comprende compensaciones efectivas a sus necesidades.

El **Honorable Senador señor Letelier** votó a favor de la iniciativa. Habiendo hecho saber previamente sus reparos a la misma, insistió en la necesidad de que se incrementen los montos que efectivamente serán destinados al transporte público y en que se logre cubrir el diferencial para el transporte escolar en regiones.

El **Honorable Senador señor Escalona** se manifestó también favorablemente respecto del asunto en votación. Adhirió

a las posturas que proponen mejores guarismos para los beneficios que se han contemplado para las regiones, más en días como los que corren, en los que se siguen anunciando cuantiosas y costosas obras de infraestructura para el transporte público en la Región Metropolitana, ahondando la desproporcionada relación que existe entre ésta y el resto de las regiones del país.

El **Honorable Senador señor Chahuán** basó su voto aprobatorio (como miembro de ambas Comisiones) en la necesidad de contar con un sistema de transporte público de calidad y decente para todas y cada una de las regiones de Chile. Valoró, en este sentido, los alcances del denominado efecto espejo, cuyo impacto ya se ha notado en la ciudad de Viña del Mar, Región de Valparaíso.

Del mismo modo, celebró que en el presente proyecto de ley se hayan acogido ideas transversalmente anheladas, como, por ejemplo, las de concurrir en apoyo de los taxis colectivos, del transporte rural y de algunas zonas aisladas. Es de esperar, expresó, que en el futuro pueda también concretarse la aspiración de que el subsidio se extienda a los ascensores de Valparaíso.

El **Honorable Senador señor Girardi** reiteró que la modernización del transporte público constituye una de las políticas más progresistas que puede implementar una sociedad, porque importa mejorar la calidad de vida de los sectores de menores ingresos de la población.

El Transantiago, reafirmó, fue una gran idea mal implementada, y hasta el día de hoy persiste la falta de un plan de infraestructura que se haga cargo de los distintos aspectos vinculados a la calidad del servicio. De este modo será posible que este sistema de transporte se transforme en un referente ejemplar para Latinoamérica, y sirva de modelo para mejorar los que existen en las otras regiones del país.

Finalmente, resaltó la trascendencia de que sea también integrados a los beneficios del proyecto de ley aquellos ciudadanos de la Región Metropolitana que no residen en la Provincia de Santiago ni en las comunas de San Bernardo y Puente Alto, que injustamente han sido marginados tanto del subsidio que entrega el Transantiago como del que, por efecto espejo, llega al resto de las regiones.

Se pronunció a favor del proyecto de ley, en general.

El **Honorable Senado señor Lagos** votó, asimismo, a favor de la iniciativa. Reiteró, enseguida, que el Gobierno de la ex Presidenta señora Bachelet debió lidiar durante tres años con los problemas del Transantiago, y que el actual Gobierno del Presidente señor Piñera ya lleva tres años y medio en lo mismo. Serias deficiencias subsisten, indicó, pero comienza ya a madurar el reconocimiento a que un sistema de transporte público requiere de la inversión de recursos, en este caso, de todos los chilenos para que funcione, tanto en la Región Metropolitana como en las demás regiones.

Si es que cabe identificar una externalidad positiva de la gravedad que ha supuesto la implementación del Transantiago (una buena idea mal diseñada), agregó, está el hecho de que ha permitido destinar recursos a las regiones que, de otro modo, no habrían existido.

El **Honorable Senador señor Novoa** votó en contra de la aprobación general del proyecto de ley, dando por reiterados los argumentos expuestos en la anterior sesión celebrada por las Comisiones unidas en relación con los ingentes recursos que al Transantiago se destinan.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** votó a favor de la aprobación general (como miembro de ambas Comisiones). Insistió en que de acuerdo a lo que se convino en la última discusión presupuestaria, se esperaba que los recursos del efecto espejo para las regiones ya estuvieran disponibles, cuestión que todavía no ocurre.

El resultado de la votación fue favorable a la aprobación general del proyecto de ley, por 9 votos contra 1. Votaron a favor los Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán (como miembro de ambas Comisiones), Escalona, Girardi, Lagos, Letelier y Zaldívar (como miembro de ambos Comisiones), y en contra lo hizo el Honorable Senador señor Novoa.

- - -

DISCUSIÓN PARTICULAR

A continuación se da cuenta de aquellas disposiciones del proyecto que fueron objeto de indicaciones, así como de los acuerdos adoptados respecto de éstas.

Artículo único

A través de 13 numerales, el artículo único del proyecto introduce una serie de enmiendas en la ley Nº 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

Número 1)

Reemplaza el artículo 2º por el siguiente:

“Artículo 2º.- 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 $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al

Consumidor. 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:

i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

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.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, parte del subsidio correspondiente al numeral ii) y distribuido para las mismas comunas o regiones que cumplan las condiciones señaladas, podrá ser reasignado al numeral i) de este mismo artículo. Lo anterior será establecido en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y,o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley. La referida distribución se realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.”.

Este artículo 2° fue objeto de las indicaciones números 1 y 2.

La **indicación número 1,** de los Honorables Senadores señores García Huidobro y Kuschel, para sustituir, en su inciso primero, las palabras “partes iguales” por “proporción de sus habitantes”.

La **indicación número 2**, del Honorable Senador señor Sabag, para suprimir su inciso cuarto.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** manifestó que sin perjuicio de los vicios que hacen inamisible esta indicación, se trata igualmente de una propuesta inconveniente, porque el inciso cuarto que se quiere eliminar contiene un mecanismo de distribución, con sus respectivos parámetros, que, de no existir, dejaría al arbitrio de la autoridad un asunto en extremo sensible.

Las indicaciones números 1 y 2 fueron declaradas inadmisibles por el señor Presidente de la Comisión, por incidir en la administración financiera del Estado, materia de competencia exclusiva del Presidente de la República, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

Número 2)

Realiza las siguientes modificaciones en el artículo 3º:

a) Reemplaza la letra b) del inciso primero por la siguiente:

“b) En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o prestadores de servicios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.”.

b) Modifica el inciso tercero de la siguiente manera:

i) Reemplaza la frase “contratos respectivos”, por “contratos o resoluciones respectivas”.

ii) Reemplaza la frase “bases y contratos” por “bases, contratos o resoluciones”.

iii) Reemplaza la frase “prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público.”, por “prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público.”.

Sobre el numeral 2) del artículo único recayó la **indicación número 3**, de Su Excelencia el Presidente de la República**,** para eliminar, en la letra b) propuesta en la letra a), la frase “y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos”; y para remplazar las palabras “prestadores de servicios” por “responsables del servicio”.

En relación con la frase relativa a las zonas con servicios de taxis colectivos, el **asesor del MTT, señor Juan Carlos González,** hizo ver que mantenerla podría abrir espacio a dudas sobre su alcance, razón por la que se hace preferible su supresión.

Respecto de la alusión a los responsables del servicio, en tanto, explicó que busca alinear e introducir un debido correlato con los reglamentos y decretos que ya existen sobre la materia.

El **Honorable Senador señor Pizarro** manifestó que existen muchas localidades a lo largo del país, como de hecho ocurre en la Región de Coquimbo, donde el transporte público es realizado por la locomoción colectiva menor, es decir, los taxis colectivos, que debieran ser también sujetos de financiamiento.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz**, indicó que justamente un aspecto relevante de la iniciativa legal en debate es que, por primera vez, se reconoce a los taxis colectivos como transporte público. Eliminar la referencia que en la letra b) del artículo 3° de la ley N° 20.378 se está incorporando, agregó, se justifica porque no es allí donde debe realizarse.

El **Honorable Senador señor Pizarro** acotó que en determinadas zonas solamente existe transporte público menor que ciertamente traslada a los escolares. Para tales casos, sostuvo, debiera también contemplarse un subsidio como el que se entrega al transporte público mayor.

El **señor González** expuso por qué debe eliminarse la frase en cuestión: la nueva letra b) indica cuáles serán las zonas geográficas (aquellas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo) a las que se dará el subsidio a las regiones. Si ahí quedara establecida la alusión a “y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos”, podría alguien incluso interpretar

que el subsidio a las regiones puede ser trasvasijado a la Región Metropolitana, porque cuenta con taxis colectivos. No siendo este un objetivo de la ley, es conveniente la supresión de la frase.

Coincidiendo con lo apuntado por el Honorable Senador señor Pizarro, el **Honorable Senador señor Bianchi** puso como ejemplo la situación de Puerto Natales, en la Región de Magallanes, ciudad de menos de 25.000 habitantes en la que el único medio de transporte disponible es el de taxis colectivos. Para casos similares a este, en los que la población no es muy alta, sugirió la idea de establecer un régimen excepcional que permita el subsidio para el transporte colectivo menor.

El **señor González** reiteró que el proyecto de ley recoge a los taxis colectivos como transporte público menor. En el contexto de libre mercado en que operan dichos vehículos, añadió, sin regulación tarifaria, se han previsto en esta ocasión otros mecanismos -modernización, construcción de infraestructura, proyectos del FAR- a los que puedan acceder para que así, indirectamente, se puedan evitar alzas de tarifas.

El **Honorable Senador señor Bianchi** consignó que el problema es que todos esos beneficios no son finalmente traspasados a los usuarios.

La indicación número 3 fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel (como miembro de ambas Comisiones), Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Número 3)

Propone las siguientes enmiendas en el artículo 4º:

a) Reemplaza el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, y respecto de las personas que se indican a continuación y que se encuentren al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, la transferencia de éste se realizará de acuerdo a las normas que se expresan a continuación:

i) Beneficiarios del artículo 3° de la ley N° 18.020.

ii) Beneficiarios de los artículos 2° y 4° del decreto con fuerza de ley N° 150, de 1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que perciban las referidas asignaciones por tener ingresos iguales o inferiores al límite máximo establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.987.

iii) Igualmente tendrán derecho al subsidio las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social "Chile Solidario".”.

b) Elimina el inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser incisos tercero, cuarto, quinto y sexto, respectivamente.

c) Suprime en los incisos sexto y séptimo, que pasaron a ser incisos quinto y sexto, respectivamente, la frase “considerado en la letra b)”.

En virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, las Comisiones unidas estuvieron por realizar enmiendas de redacción, de las que se dará cuenta en su oportunidad, tanto en la nueva redacción propuesta para el encabezado, como en el numeral iii) del inciso primero del artículo 4°, ambos de la letra a).

Así lo acordó la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel (como miembro de ambas Comisiones), Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Número 4)

Sustituye el artículo 5º por el siguiente:

“Artículo 5º.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y,o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

El programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministerio de Hacienda.

Para efectos de la entrega del subsidio el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o con entidades privadas, conforme a la normativa vigente.”.

El artículo 5° del número 4) fue objeto de las indicaciones números 4 y 5.

La **indicación número 4**, de Su Excelencia el Presidente de la República, para intercalar, en su inciso primero, entre “subsidio al transporte escolar;” y “subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota;”, la expresión “un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país;”.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** valoró este nuevo subsidio, que será de gran provecho en aquellas regiones del país que cuentan con extensas zonas rurales.

El **Honorable Senador señor Bianchi** advirtió que este nuevo subsidio va a beneficiar a las zonas rurales que tienen transporte público mayor, pero no resuelve la situación de todas las demás en las que el traslado de la población se verifica mediante taxis colectivos.

El **asesor del MTT, señor González,** explicó que la ley vigente contiene una serie de restricciones que impiden extender el subsidio a variadas necesidades de transportes. Es por ello que a partir de esta mención genérica al transporte rural, lo esperable es que la política pública que se implemente pueda definir las modalidades que estime pertinentes para beneficiarlo, lo que se complementa con otra serie de definiciones que se prevén en la ley.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** destacó que se consagre una nueva finalidad genérica para el subsidio, el transporte rural, sin decir cómo, pues eso posibilitará a la autoridad de turno poder focalizarlo allí donde sea necesario.

La indicación número 4 fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 5**, del Honorable Senador señor Sabag, para agregar el siguiente inciso final:

“En este Programa de Apoyo al Transporte Regional quedan excluidas todas las actividades de propaganda o difusión por los medios de comunicación masivos.”.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** observó que sin perjuicio de comprender la finalidad de una indicación como esta -que un Ministerio no pueda efectuar propaganda política con las obras ejecute-, debe tenerse en cuenta que puede tener el efecto de conspirar contra la divulgación de la información.

Las Comisiones unidas estuvieron por aprobar esta indicación, pero con una redacción que permita ajustarla a lo prescrito por el artículo 3° de la ley N° 19.896 (que a su turno dispone que los Ministerios, las Intendencias, las Gobernaciones y los órganos y servicios públicos que integran la Administración del Estado, no podrán incurrir en otros gastos por concepto de publicidad y difusión que los necesarios para el cumplimiento de sus funciones y en aquellos que tengan por objeto informar a los usuarios sobre la forma de acceder a las prestaciones que otorgan. Y agrega, en su inciso segundo, que cuando no existan todavía prestaciones concretas que corresponda otorgar, el Poder Ejecutivo, a través de sus organismos dependientes o relacionados con él por intermedio de alguna de las Secretarías de Estado, sólo podrá informar sobre el contenido de los programas y acciones que resuelva propiciar, utilizando medios idóneos a tal efecto. En el caso de las iniciativas de ley, deberá señalar su sujeción a la aprobación legislativa correspondiente.

En consecuencia, la indicación número 5 fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chauán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

- - -

Enseguida, las Comisiones unidas tomaron conocimiento de las indicaciones números 6 y 7, ambas de Su Excelencia el Presidente de la República.

La **indicación número 6,** para agregar un numeral 5), nuevo, reenumerándose los siguientes, que modifica el artículo 6º de la ley N° 20.378 en el siguiente sentido:

i) Intercalar, entre las expresiones “contratos señalados,” y “modificación”, la siguiente frase: “capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio,”;

ii) Incorporar el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones deberán realizar anualmente evaluaciones selectivas especializadas de algunos de los distintos programas e iniciativas relacionadas con Subsidios al Transporte Público. Toda evaluación, ya sea mediante encuestas, aplicación de indicadores o estudios especializados, tendrá carácter público.”.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** manifestó que la indicación número 6 se orienta a la transparencia y a que la ciudadanía pueda contar con un real conocimiento acerca del funcionamiento del sistema.

La **indicación número 7**, para agregar un numeral 6), nuevo, reenumerándose los siguientes, que incorpora el siguiente inciso segundo, nuevo, en el artículo 7º de la ley N° 20.378:

“Del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a 3 años, contados desde su suscripción, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.”.

Las indicaciones números 6 y 7 fueron aprobadas por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Como consecuencia de la aprobación de dichas indicaciones, deben ajustarse la numeración de los demás numerales del artículo único.

Número 6)

Propone, en el artículo 14, las siguientes modificaciones:

a) Reemplazar, en la letra a), la expresión “mensualmente” por “trimestralmente”; e intercalar, entre la expresión “remunerado de pasajeros” y el punto aparte (.), el siguiente párrafo: “de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas”.

b) Intercala, en la letra c), a continuación de la expresión “determinar”, la expresión “trimestralmente”.

c) Agrega la siguiente letra f):

“f) Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3° literal b).”.

En relación con la letra a) del número 6), las Comisiones unidas acordaron realizar enmiendas formales, consistentes en sustituir la voz “intercálase” por “intercálanse” y las palabras “el siguiente párrafo” por “las siguientes oraciones”, y en intercalar una coma (“,”) a continuación de las comillas (“) que

anteceden a la frase “de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema.”.

Así lo aprobó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado, la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Número 8)

Sustituye el artículo 20 por el siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Desarrollo Social, y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. Este Plan tendrá una vigencia de 5 años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del plan. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores contenidas en los PMITP. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de trasbordo con o sin zonas pagas, paraderos, señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco del referido Plan, podrá encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de obras contenidas en él, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley Nº 18.091.”.

El artículo 20 del número 8) fue objeto de la **indicación número 8**, de Su Excelencia el Presidente de la República, para modificarlo en el siguiente sentido:

i) En el inciso primero, intercalar, a continuación de la expresión “cada obra del plan” y antes del tercer punto seguido (.), la frase “y el organismo responsable de su mantención o conservación”.

ii) En el inciso segundo, intercalar, a continuación de la palabra “paraderos”, la expresión “terminales” precedida de una coma (,).

La indicación fue aprobada, con una enmienda meramente formal, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

De igual modo, por la misma unanimidad y con arreglo a lo dispuesto en el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado, las Comisiones unidas acordaron llevar a cabo enmiendas formales, de las que se dará cuenta en su oportunidad, en los incisos primero y tercero del artículo 20, orientadas, fundamentalmente, a uniformar las referencias a los Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP).

Número 9)

Sustituye el artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores, aquellas acciones a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. Tratándose de otras obras distintas a las antes señaladas, el referido Ministerio podrá encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado, sólo en cuanto ellas se encuentren contenidas en algún instrumento de Planificación Urbana aprobado por el mismo Ministerio y la Intendencia Regional respectiva.”.

En relación con el artículo 21 del número 9), se presentó la **indicación número 9**, de Su Excelencia el Presidente de la República, para modificarlo en el siguiente sentido:

i) Incorporar, luego del punto final (.) que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.”.

ii) Eliminar la siguiente oración: “Tratándose de obras distintas a las antes señaladas, el referido Ministerio podrá encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado, sólo en cuanto ellas se encuentren contenidas en algún instrumento de Planificación Urbana aprobado por el mismo Ministerio y la Intendencia Regional respectiva.”.

El **asesor del MTT, señor González,** manifestó que la nueva oración que se propone persigue que se pueda establecer la conservación de las obras.

La oración que se propone eliminar, había sido incorporada en el primer trámite constitucional del proyecto de ley para que el MTT pudiera ejecutar obras mayores. Puesta en perspectiva esta nueva facultad, sin embargo, en opinión del Ejecutivo es preferible que siga radicada en los Ministerios de Obras Públicas y de Vivienda y Urbanismo, como acontece en la actualidad.

La indicación fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

\- - -

Enseguida, las Comisiones unidas analizaron la **indicación número 10**, de Su Excelencia el Presidente de la República, para agregar un numeral 12), nuevo, reenumerándose los siguientes, que incorpora el siguiente artículo 21 bis, nuevo, en la ley N° 20.378:

“Artículo 21 bis.- Respecto de las obras relacionadas con transporte público que se realicen total o parcialmente en predios municipales o privados, se exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que tales obras se ejecuten. La prohibición deberá inscribirse en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo no inferior a diez años. En casos calificados y mediante resolución fundada, el Ministerio ejecutor de la obra podrá autorizar el alzamiento de la prohibición de que trata este artículo, siempre que se mantenga la utilización del inmueble para fines de transporte público por el tiempo señalado. Igualmente, el Ministerio podrá exigir que se restablezca la prohibición por el tiempo que corresponda.

Con todo, la prohibición podrá alzarse si se reintegran los recursos aportados, expresados en unidades tributarias mensuales, más un interés del 1% mensual. Esta tasa de interés se calculará sobre los valores percibidos y hasta el momento de su reintegro. Al valor a reintegrar se le deducirá la parte correspondiente a la proporción de tiempo que el predio estuvo destinado efectivamente a los fines de transporte público, a razón de un décimo por año, contados desde la fecha de funcionamiento efectivo de la obra.”.

El **asesor del MTT, señor González,** señaló que en diversos lugares a lo largo del país, al no haber predios públicos disponibles, no es posible desarrollar proyectos. De ahí la conveniencia de propiciar la asociación público-privada para que en sitios municipales o privados sí sea posible llevarlos a cabo, pensando fundamentalmente en rodoviarios en sectores rurales.

Hizo ver, asimismo, que la obligación prevista en el inciso primero de la indicación para constituir una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el bien raíz por un plazo no inferior a diez años, no es compatible con la deducción, a razón de un décimo por año, que contempla el inciso segundo para el caso de reintegro de los recursos aportados. Si el plazo es superior a diez años, advirtió, ya no será posible efectuar esa clase de deducción, por lo que sugirió, en pro, además, de la certeza jurídica, dejar establecido que el término debe ser a todo evento de diez años.

Las Comisiones unidas estuvieron contestes con la última sugerencia formulada por el representante del Ejecutivo. En consecuencia, la indicación número 10 fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

A resultas de dicha aprobación, debe ajustarse la numeración de los numerales subsiguientes del artículo único.

Número 10)

Elimina, en el inciso segundo del Artículo Segundo Transitorio, la frase “En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° letra b).”.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado, las Comisiones unidas acordaron efectuar una enmienda formal en este numeral, de la que se dará cuenta en su oportunidad. Así lo aprobó la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Número 11)

Reemplaza el Artículo Tercero Transitorio por el siguiente:

“Artículo Tercero Transitorio.- Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en un 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se

considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial correspondientes a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin más trámite o requisito que la aprobación de las transferencias correspondientes, una vez publicada en el Diario Oficial. Con todo, podrá aplicarse a este aporte y al subsidio establecido en el literal i) del artículo 2° lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14° de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año.”.

El artículo tercero transitorio contenido en el numeral 11), fue objeto de las indicaciones números 11, 12 y 13.

La **indicación número 11**, de los Honorables Senadores señores García Huidobro y Kuschel, para sustituir, en su inciso primero, la oración “en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de”, por la siguiente: “en proporción al número de habitantes de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, por una parte, y el número de habitantes de”, y para agregar, antes del punto aparte, las palabras “, por otra”.

La **indicación número 12**, de los Honorables Senadores señores Lagos, Pizarro y Zaldívar, para sustituir, en su inciso segundo, el guarismo “5%” por “15%”.

Las indicaciones números 11 y 12 fueron declaradas inadmisibles por el señor Presidente de la Comisión, por incidir en la administración financiera o presupuestaria del Estado, materia de competencia exclusiva del Presidente de la República, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

En relación con el inciso segundo del nuevo artículo tercero transitorio, las Comisiones unidas acordaron realizar una enmienda consistente en suprimir la frase “, una vez publicada en el Diario Oficial”. Así lo aprobó, en virtud de lo dispuesto en el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado, la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 13**, de Su Excelencia el Presidente de la República, para intercalar, en el inciso tercero, entre la palabra “año” y el punto final (.), la frase “, y tendrá carácter público”.

Fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Número 12)

Sustituye el Artículo Cuarto Transitorio por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2°, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3°, letra b); 4° y 5°.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y los gobiernos regionales; la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

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

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

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, y los requisitos que deben cumplir; 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. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.

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

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

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con las demás normativas aplicables al respecto.

2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el evento que existan recursos remanentes en el fondo hasta dos años después del término de los aportes especiales, los recursos que formen parte se traspasarán al Tesoro Público.”.

En relación con el artículo cuarto transitorio contenido en el número 12), fueron formuladas las indicaciones números 14, 15, 16, 17 y 18, todas de Su Excelencia el Presidente de la República, y la indicación número 19.

La **indicación número 14**, para reemplazar el inciso segundo por el siguiente:

“Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y las de los gobiernos regionales; la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo. Con cargo a los recursos de este Fondo, las respectivas Leyes de Presupuestos podrán contemplar una provisión especial en el presupuesto anual de la Partida asociada a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública y en las Partidas de los Ministerios que resulte procedente.”.

El **Honorable Senador señor Lagos** solicitó votación separada de la última oración de esta indicación, que se inicia tras el segundo punto seguido con las palabras “Con cargo a”.

El **asesor del MTT, señor González,** sostuvo que los propósitos de la indicación son lograr mayor transparencia en los presupuestos, utilizar el mecanismo adecuado para que puedan ser invertidos en regiones y hacer factible un seguimiento más ordenado de la asignación de los recursos.

Puesta en votación la primera parte de la indicación, hasta el segundo punto seguido, resultó aprobada, con enmiendas formales, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La misma unanimidad precedentemente señalada rechazó la parte final de la indicación número 14, que comienza tras el segundo punto seguido.

En consecuencia, la indicación número 14 fue aprobada con enmiendas, que se traducen en modificaciones formales sobre el inciso segundo aprobado por la Cámara de Diputados en primer trámite constitucional.

La **indicación número 15**, para reemplazar el encabezado del numeral 1.- del inciso tercero, por el siguiente:

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

El **asesor del MTT, señor Juan Carlos González,** señaló que la nueva redacción persigue precisar que más que de transporte público, los proyectos que se desarrollen sean de conectividad, de manera de ampliar los objetivos del FAR.

El **Honorable Senador señor Bianchi** preguntó si el Ejecutivo ha tenido en consideración que a partir del próximo año entrarán en funcionamiento los Gobiernos Regionales, a favor de los cuales deberá operar un traspaso de competencias en diversos ámbitos.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** reiteró que ante el diagnóstico de que el problema del transporte público es eminentemente regional, el proyecto de ley consagra la existencia de equipos técnicos regionales para abordarlo.

El **Honorable Senador señor Lagos** observó que una de las grandes críticas que se ha formulado a la implementación de los recursos del denominado efecto espejo del Transantiago, ha sido que en muchas ocasiones se han gastado en destinos diferentes a los de su concepción original. Corregir esta realidad, en consecuencia, es un objetivo transversal. En la nueva redacción que la indicación número 15 propone para el número 1.-, sin embargo, se establece que los grandes proyectos se podrán realizar en desarrollo, infraestructura en general, modernización, conectividad y, se añade ahora, otros. Esta última alocución, sostuvo, puede contribuir a replicar el mismo problema que se supone se quiere erradicar.

El **señor Ministro** puntualizó que la referencia a "otros" no se está incorporando por vez primera en esta ocasión, pues ya existe en el actual artículo cuarto transitorio. Por otra parte, señaló que el gasto en fines diferentes a los de transporte público propiamente tal, se explica en parte en que los receptores de esos nuevos recursos, las regiones, no estaban suficientemente preparadas para recibirlos, y en parte por ciertas complejidades normativas de la legislación vigente.

Como fuere, subrayó la utilidad de que la autoridad regional pueda contar con un cierto margen de acción que le permita, por ejemplo, utilizar parte de los fondos en seguridad vial, que si bien no es propiamente transporte público, sí es bastante cercano. Se trata, sintetizó, de lograr una flexibilidad adecuada.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** hizo notar que, además, se está eliminando en la indicación la alusión al transporte público contenida en el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados en primer trámite constitucional. Sugirió, al efecto, agregar a la

redacción propuesta en la indicación, a continuación de “y otros” una referencia a que deben estar ligados al transporte público. De no hacerlo, advirtió, podría incluso correrse el riesgo de que se interpretara que estos grandes proyectos no están referidos al transporte público.

El **señor Ministro** hizo ver que la intención del Ejecutivo es dotar de cierta apertura estas facultades de inversión. En el caso de las protestas habidas en la Región de Aysén a comienzos del año 2012, graficó, la demanda fue por una reducción en los costos de los combustibles, cuestión que excedía al transporte público en sí mismo.

El **asesor del MTT, señor González**, acotó que no debe perderse de vista la magnitud de los recursos de los que se está hablando. No sería conveniente, en efecto, que montos que hayan sido asignados tengan que ser, con posterioridad, reintegrados al erario nacional por no haber existido suficientes proyectos donde invertirlos.

Si a juicio de los integrantes de las Comisiones unidas, culminó, no es apropiada la nueva redacción propuesta para el número 1.-, en opinión del Ejecutivo sería preferible conservar la que aprobara la Cámara de Diputados en el primer trámite constitucional.

Puesta en votación la indicación número 15, resultó rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 16**, para incorporar en la letra a) del número 1.-, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser seguido, lo siguiente:

“Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal, deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por al menos 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de 60 días hábiles contados desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.”.

La indicación fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Del mismo modo, en la letra a), párrafo primero, las Comisiones unidas acordaron introducir una enmienda meramente formal en la oración que se inicia luego del primer punto (“.”) seguido; y, después del tercer punto seguido, sustituir la coma (“,”) que sucede a la palabra “procedimiento” por la frase “y los requisitos que deberán cumplir”, y suprimir la frase “, y los requisitos que deben cumplir”. Así lo aprobó la misma unanimidad precedentemente señalada, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado.

La **indicación número** 17, para eliminar, en la letra c) del número 1.-, la expresión “gran”.

La indicación fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 18**, para incorporar en la letra c) del número 1.-, a continuación de la expresión “regiones” y luego del punto aparte (.) que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “Dichos proyectos podrán estar referidos a materias distintas a las relacionadas con el transporte público.”.

La indicación fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 19,** de los Honorables Senadores señores García Huidobro y Kuschel, para agregar el siguiente inciso final, nuevo, en el número 1.-:

“Sin perjuicio de lo anterior, dentro del año 2014 se deberá iniciar, con cargo al Fondo, la interconectividad terrestre de las Regiones X y XI, la que deberá finalizarse a más tardar el año 2016.”.

La indicación fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por incidir en la administración financiera del Estado, materia de competencia exclusiva del Presidente de la República, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

Sin perjuicio de la precedente declaración de inadmisibilidad, las Comisiones unidas estuvieron por acordar el envío de un oficio al Ejecutivo solicitando el patrocinio de Su Excelencia el Presidente de la República a la materia contenida en la indicación. Así

lo aprobó la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

En relación con el inciso final del artículo cuarto transitorio, por su parte, la misma unanimidad precedentemente señalada acordó la realización de enmiendas meramente formales, de las que se dará cuenta en su oportunidad. Lo hizo en virtud de lo dispuesto en el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado

\- - -

A continuación, las Comisiones unidas tomaron conocimiento de las indicaciones números 20, 21, 22, 23, 24 y 25, todas de Su Excelencia el Presidente de la República, y de las indicaciones números 26 y 27.

Las cinco primeras indicaciones, todas del Ejecutivo, proponen la incorporación de un numeral 17), nuevo, en el artículo único del proyecto, para modificar la ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, en el siguiente sentido:

La **indicación número 20**, para sustituir el inciso segundo del artículo 3º por el siguiente:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 del DFL N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, de tránsito, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del mercado de transporte de pasajeros. Asimismo, en caso de requerirse una mejora en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros o la incorporación del efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión. El precitado perímetro consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras. Los perímetros de exclusión serán dispuestos por resolución fundada del Ministro de

Transportes y Telecomunicaciones, previo informe técnico del Secretario Regional Ministerial respectivo. Los servicios de transporte que operen en un perímetro de exclusión se sujetarán a las disposiciones de la resolución que disponga su establecimiento y la verificación de su cumplimiento quedará sujeta a lo que se señale en las respectivas resoluciones y a la demás normativa aplicable. La correcta, efectiva y adecuada prestación de los servicios por parte de los prestadores del servicio de transporte, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que, en caso de incumplimiento, aplicará las sanciones de amonestación por escrito, multa, suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros del servicio o del vehículo respectivo, según lo previsto en la correspondiente resolución o normativa aplicable, sin perjuicio de las demás acciones y sanciones judiciales o administrativas que establezca la ley. El establecimiento de este mecanismo regulatorio no implicará exclusividad en el uso de las vías, sin perjuicio de lo cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para restringir fundadamente el número de servicios y prestadores que operen dentro del respectivo perímetro de exclusión, estableciendo criterios generales y objetivos de prioridad o selección en la correspondiente convocatoria a concurso. Todos los procedimientos, plazos, sanciones, multas y reclamaciones relacionadas con el establecimiento y operación de un perímetro de exclusión se sujetarán, en lo no previsto en este artículo, a las normas de la ley N°19.880, que establece base de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado.".

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** expresó que la indicación pretende dotar a la autoridad de atribuciones para establecer, cuando sea necesario, perímetros de exclusión en los que puedan a su vez determinarse tarifas, calidad del servicio, frecuencia y regularidad de los servicios, multas, etc. De este modo, destacó, será posible encontrar un campo de acción intermedio entre la modalidad de licitación (que en algunas zonas pequeñas es impracticable y en otras en que existe es a veces lenta) y la de libre mercado (en zonas en las que no hay regulación y los servicios no se prestan en los horarios previstos), y el Estado, como contrapartida al subsidio que entregará, podrá hacer ciertas exigencias.

Las Comisiones unidas acordaron efectuar enmiendas de redacción y formales en el nuevo inciso segundo que se propone, de las que se dará cuenta en su oportunidad.

En consecuencia, la indicación número 20 fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 21,** para sustituir el inciso cuarto del artículo 3º por el siguiente:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación, deberá requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo o entidad técnica, pública o privada, reconocidamente especializada en el ámbito de la planificación vial.”.

La **indicación número 22,** para sustituir el inciso quinto del artículo 3º por el siguiente:

“Él o los estudios deberán pronunciarse, entre otros aspectos, sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado en caso de establecerse la licitación de vías respectivas.”.

Las indicaciones números 21 y 22 fueron aprobadas por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 23**, para incorporar al final del inciso vigésimo sexto del artículo 3º, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega de datos e información contenida o proveniente de dichos sistemas al referido Ministerio.”.

Las Comisiones unidas tuvieron presente que la oración que la indicación propone debe ser agregada, en realidad, al final del inciso vigésimo quinto del artículo 3° de la ley N° 18.696.

En consecuencia, con la rectificación señalada, la indicación número 23 fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

La **indicación número 24,** para modificar el artículo 3° quáter, incorporando los siguientes numerales nuevos entre los factores a considerar en la licitación:

“v) Experiencia previa y la evaluación e indicadores de desempeño obtenidos en la operación previa o actual de servicios de transporte público.

vi) Ventajas tecnológicas, ambientales o de eficiencia de la flota o de los sistemas de apoyo a la gestión de flota.”.

El **Honorable Senador señor Bianchi** puso de relieve que en la Región de Magallanes tradicionalmente han sido vehículos menores los que han entregado el servicio de transporte en zonas rurales, y sólo en los últimos años se ha sumado una nueva empresa de buses. Cuando se lleve a cabo la nueva licitación, advirtió, es altamente probable que las ventajas tecnológicas, ambientales o de eficiencia de la flota o de los sistemas de apoyo a la gestión de flota de esta última sean muy superiores, lo que tendrá un efecto devastador para los antiguos prestadores del servicio.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** precisó que los que se contienen en el inciso segundo del artículo 3° quáter son criterios complementarios que la autoridad podrá considerar o no en un proceso licitatorio. Son, resaltó, facultativos, y así podrá ocurrir, por ejemplo, que se opte por una oferta que no es necesariamente la más económica pero que, atendiendo a factores ambientales debidamente fundados, la hagan preferible.

El **Honorable Senador señor Lagos** acotó que no debe perderse de vista que el literal v) que se pretende incorporar se refiere, justamente, a la experiencia previa como criterio complementario de evaluación.

La indicación número 24 fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Cabe hacer presente que las indicaciones números 20, 21, 22, 23 y 24, todas precedentemente aprobadas, al modificar la ley N° 18.696 deben dar lugar a un nuevo artículo del proyecto de ley, y no ser incorporadas en un nuevo numeral del artículo único, como originalmente proponían.

En consecuencia, la aprobación de las citadas indicaciones dio lugar a que el artículo único pase a ser artículo 1°, y a un artículo 2° que, como se detallará en su oportunidad, a través de 4 literales modifica la ley N° 18.696.

Luego, las Comisiones unidas analizaron la **indicación número 25,** que propone incorporar un numeral 18), nuevo, para modificar el artículo primero de la ley N° 19.254, que establece la Planta de Personal de la Subsecretaría de Transportes, para incrementar en la Planta de Directivos, los Jefes de División, grado 2º de la Escala Única de Sueldos, en tres cargos.

Las Comisiones unidas tuvieron en consideración que el artículo 1° vigente de la ley N° 19.254 contempla 3 cargos para el grado 2°, Jefes de Dirección, de la Planta de Directivos de la Subsecretaría de Transportes. Tal guarismo, sin embargo, no recoge la enmienda que, en su momento, el artículo 13 de la ley N° 20.378 introdujo en el sentido, justamente, de crear un cargo de Jefe de División, grado 2° de la Escala Única de Sueldos de la misma Planta. En la práctica, en consecuencia, son 4 los cargos que hoy se desempeñan en la Planta de Directivos como Jefes de División en el grado 2°.

De acuerdo con lo señalado, en aras de una debida correspondencia entre los diversos cuerpos legales que conforman el ordenamiento jurídico, se hace necesario dejar plasmado en la ley que en virtud de la aprobación de la indicación número 25, como seguidamente se hará saber, serán 7, y no 3, los cargos que para los Jefes de División, grado 2°, de la Planta de Directivos de la Subsecretaría de Transportes, deberá contemplar la ley N° 19.254, debiendo modificarse, consecuencialmente, el total de la Planta de Directivos (que pasa de 37 a 41) y el total general de la Planta del Personal (que pasa de 156 a 160).

De conformidad con lo expuesto, la indicación número 25 fue aprobada, con una nueva redacción, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

En relación con la aprobación de esta indicación, la misma unanimidad de los integrantes de las Comisiones unidas acordó dejar expresa constancia de que el incremento a 7 de los funcionarios Jefes de División, grado 2°, de la Planta de Directivos de la Subsecretaría de Transportes, se compone de los 3 cargos que ya existen en el artículo 1° de la ley N° 19.254, del cargo que ya había sido creado en el artículo 13 de la ley N° 20.378, y de los 3 cargos que en virtud de la indicación número 25, formulada por Su Excelencia el Presidente de la República, se agregan en el presente proyecto de ley. Por consiguiente, no se está en presencia, en caso alguno, de un aumento de la dotación determinada por iniciativa de los integrantes de las Comisiones unidas de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, sino tan solo de una adecuación que se inserta dentro de las exclusivas facultades que al Ejecutivo asisten en materia de administración financiera y presupuestaria del Estado, en general, y para la creación de nuevos servicios públicos o empleos rentados, sean fiscales, semifiscales, autónomos o de empresas del Estado, en particular, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En lo que respecta a los 3 nuevos cargos de Jefes de División que en mérito de la indicación número 25 se incorporan, por otra parte, y por idéntica unanimidad, se acordó dejar asimismo constancia de que ocuparán las siguientes jefaturas: de Planificación y Desarrollo, de Transporte Público Transantiago y de Transporte Público Regional, respectivamente. El cargo ya creado por

el artículo 13 de la ley N° 20.378, por su parte, ya ocupa la jefatura de Calidad de Servicio al Usuario.

Debe consignarse, finalmente, que al significar la aprobación de la indicación número 25 una modificación a la ley N° 19.254, supone la agregación de un nuevo artículo 3° al proyecto de ley, y no la incorporación de un nuevo numeral en el artículo único, como originalmente se proponía.

A continuación, las Comisiones unidas conocieron las indicaciones números 26 y 27, ambas de los Honorables Senadores señores Lagos, Pizarro y Zaldívar.

La **indicación número 26**, para agregar el siguiente artículo segundo, nuevo, pasando el actual artículo único a ser artículo primero:

"Artículo Segundo.- El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, deberá implementar un sistema de reembolso que permita que los ciudadanos que ejerzan su derecho a sufragio, sea en elecciones generales o primarias, puedan compensar los gastos en que hubieren incurrido por concepto de traslado en los precitados días. Para efectos de acreditar que se ejerció el derecho a voto el Servicio Electoral deberá poner a disposición del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones los antecedentes respectivos.".

La indicación fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por incidir en la administración financiera o presupuestaria del Estado, materia de competencia exclusiva del Presidente de la República, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

La **indicación número 27**, para agregar el siguiente artículo tercero, nuevo:

Artículo Tercero.- Antes del 31 de diciembre del 2012, el Presidente de la República enviará al Congreso Nacional uno o más proyectos de ley por medio de los cuales se aborde la creación de una institucionalidad especializada destinada a abordar una organización integral y multimodal de los sistemas de transporte público en la Región Metropolitana, enfocándose en el estudio de modelos y estrategias que permitan integrar tarifaria y operacionalmente a las restantes comunas de la Región Metropolitana que no forman parte del Transantiago. Igualmente, dicha iniciativa deberá contemplar el establecimiento de una institucionalidad equivalente en aquellas ciudades o áreas que desarrollen soluciones más complejas para el transporte público mediante procesos de licitación.".

La indicación fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por incidir en la administración financiera o presupuestaria del Estado, materia de competencia

exclusiva del Presidente de la República, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

Sin perjuicio de la declaración de inadmisibilidad recaída sobre la indicación número 27, las Comisiones unidas estuvieron por acordar el envío de un oficio al Ejecutivo haciendo ver la necesidad de que se implemente una institucionalidad para el transporte público, en los términos que en ella se plantean. Así lo acordó la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

\- - -

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero

Prescribe que los actos, contratos, proyectos y programas vigentes al momento de la publicación de la ley que el presente proyecto propone, que se hayan ejecutado en virtud de normas que éste modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término, con excepción del programa establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N°20.378, modificado por esta iniciativa de ley, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la ley que se está proponiendo.

Este artículo fue objeto de la **indicación número 28,** de Su Excelencia el Presidente de la República, para sustituir la frase “hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley”, por “anualmente hasta el año 2022, de acuerdo con lo dispuesto en la correspondiente Ley de Presupuestos del Sector Público.”.

Sin perjuicio de estar de acuerdo con el contenido de la indicación, las Comisiones unidas tuvieron presente la necesidad de expresar con mayor claridad que los programas que se ejecuten en virtud de lo dispuesto en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378 (subsidios para buses, minibuses y trolebuses para compensar tarifas de estudiantes), subsistirán no obstante la derogación de dicho literal que hace el número 3) del artículo único, que pasa a ser artículo 1°, del proyecto de ley en informe.

En consecuencia, la indicación número 28 fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Artículo cuarto

En su inciso primero establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para aquellas zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo en que evalúe la implementación de un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, con el objeto de establecer las mismas, podrá convocar a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

Agrega en su inciso segundo que las medidas regulatorias que se determinen, en función de la facultad anterior, tendrán una duración máxima de 5 años contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que la apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de 2 años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos, establecido en el artículo 14 de la ley N° 20.378.

Sobre este artículo recayó la **indicación número 29,** de Su Excelencia el Presidente de la República, para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo cuarto: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para aquellas zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo en que evalúe la implementación de un perímetro de exclusión, estará facultado durante los primeros tres años de vigencia de la presente ley, para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona en evaluación, a procesos de negociación destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

Los perímetros de exclusión que se determinen, en función de la facultad anterior, tendrán una duración máxima de 5 años contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que la apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de 2 años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos, establecido en el artículo 14° de la ley N° 20.378.”.

La indicación fue aprobada, con enmiendas en su redacción, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

Artículo quinto

Señala que con cargo a los recursos establecidos en el numeral ii) del artículo 2°, y hasta el año 2022, se podrá solventar gastos de operación que permitan la contratación de técnicos y profesionales en los organismos regionales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la ley que el presente proyecto propone.

Fue objeto de la **indicación número 30**, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo quinto.- Con cargo a los recursos establecidos en el numeral ii) del artículo 2º, y hasta el año 2022, en los Decretos que corresponda se podrán incluir recursos para solventar gastos de operación que permitan la contratación, funcionamiento e implementación de equipos técnicos y profesionales en las Secretarías Regionales Ministeriales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos, que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la presente ley.

Los equipos profesionales que de conformidad al inciso segundo se constituyan en las Secretarías Regionales Ministeriales, deberán estar operativos en el plazo de tres meses contados desde la entrada en vigencia de la presente ley y tendrán dentro de sus funciones, la obligación prioritaria de tener disponible para cada una de las regiones del país un Plan Maestro del Transporte Público. Dichos planes tendrán que elaborarse a más tardar dentro del plazo de un año contados desde la constitución de los equipos respectivos. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de las regiones 2ª ,4ª, 5ª, 8ª y 10ª dichos planes deberán estar elaborados antes de los 8 meses contados desde la misma fecha referida precedentemente.”.

El **asesor del MTT, señor Juan Carlos González**, hizo presente que el plan maestro de transporte público a que se refiere el inciso segundo de esta indicación, es distinto de los Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP) consagrados en el artículo 20 de la ley N° 20.378.

Las Comisiones unidas aprobaron la indicación con enmiendas de redacción en su inciso primero y de referencia en su inciso segundo, por la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán, Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

- - -

Finalmente, las Comisiones unidas analizaron la **indicación número 31**, de Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente artículo sexto transitorio, nuevo:

"Artículo sexto transitorio.- Otórgase hasta el año 2022, con cargo a los recursos establecidos en el artículo cuarto transitorio de la ley Nº 20.378, un bono "Tarjeta Nacional del Estudiante (TNE)", de carácter anual, de hasta 3 UTM por cada bus, minibus, trolebus y taxibus que preste servicios urbanos o rurales, con inscripción vigente al 1° de marzo de cada año en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, con excepción de los buses que presten servicios urbanos en la provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Para efectos de su concesión y otorgamiento, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictarán un reglamento en el que se establecerá el procedimiento y las condiciones para su pago por parte del Servicio de Tesorerías.".

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** explicó que, históricamente, los buses de regiones emitían y vendían la Tarjeta Nacional Escolar, que les reportaba un ingreso permanente. Cuando se decidió unificarla a nivel nacional, esa fuente de recursos se perdió, lo que dio paso a una serie de mecanismos de compensación cuyo funcionamiento ha sido, más bien, complejo.

Constatada esa realidad, agregó, la propuesta del Ejecutivo es pagar por cada bus un monto, en todo caso inferior al que antes obtenía, de hasta 3 unidades tributarias mensuales.

El **Honorable Senador señor Bianchi** puso de manifiesto que la solución que aquí se propone demuestra que sí es factible entregar un subsidio acotado hasta cierta cantidad para una específica finalidad, a diferencia de lo que el mismo Ejecutivo argumentó cuando se le solicitara que hiciera lo propio con el subsidio al transporte público menor en zonas rurales.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** afirmó que los montos involucrados en la indicación número 31 representan menos del 0,5% del total de recursos del proyecto de ley. Con ellos se persigue formalizar de manera clara todos aquellos mecanismos de compensación que no han operado convenientemente, máxime si se toma en cuenta que en el mundo rural el subsidio escolar es entregado en parte importante por los propios microbuseros.

El **Honorable Senador señor Zaldívar** valoró la importancia de que se aborde esta materia, toda vez que cuando eran las propias organizaciones microbuseras las que asumían el otorgamiento de las tarjetas, no había siempre claridad sobre el destino de los fondos recaudados.

La indicación fue aprobada, con enmiendas formales, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Bianchi, Chahuán,

Escalona (como miembro de ambas Comisiones), Girardi, Kuschel, Lagos y Zaldívar (como miembro de ambas Comisiones).

\- - -

Una vez finalizado el estudio de las diversas indicaciones y despachado el proyecto de ley en general y particular, el **asesor del MTT, señor Juan Carlos González,** remitió, para conocimiento de las Comisiones unidas, la siguiente minuta sobre seguimiento de acuerdos en relación al subsidio al transporte público:

"MINUTA SOBRE SEGUIMIENTO DE ACUERDOS EN RELACION AL SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO

06 de agosto de 2013

Tomando en consideración la necesidad de seguir avanzando en mejorar la calidad de servicio del transporte público tanto en la Provincia de Santiago como en las distintas regiones del país, cautelando costos eficientes de operación y tarifas accesibles para la población –especialmente- la nueva clase media y las familias más vulnerables, que son los usuarios mayoritarios del sistema así como la necesidad de apoyar la modernización del transporte público en regiones, el Ejecutivo presentó el Proyecto de Ley que modifica la Ley Nº20.378, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR).

La tramitación de dicho proyecto en la H. Cámara de Diputados y en las Comisiones Unidas de Hacienda y Transportes del Senado, ha concitado el consenso en torno a esta iniciativa y a las indicaciones que pretenden perfeccionarla. Ello representa la voluntad común de generar un esquema de estabilidad financiera para el transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo así cómo avanzar en un mejoramiento importante de las condiciones del transporte público en regiones, en especial en las zonas rurales y ciudades no licitadas a fin de avanzar hacia un esquema de transporte público que permita la adecuada planificación y ordenamiento, con mejores estándares de calidad de servicio y regulación de los precios de viaje.

Encontrándose aprobadas por unanimidad en la referida Comisión la gran mayoría de estas indicaciones, corresponde dejar constancia de algunos aspectos que, sin quedar explícitos en el proyecto de ley, resultan consustanciales al interés común de promover políticas y esquemas de calidad para el transporte público en todo el país.

En relación con los compromisos adquiridos en el marco del protocolo de acuerdo suscrito el año 2010 durante la tramitación de la ley Nº20.504, el MTT actualizará la información referida a plazos, costeo y fuente de financiamiento de las diversas herramientas (nuevas

líneas de Metro y red de Trenes suburbanos para zona norte y poniente de la región) con miras a un desarrollo integral del Transporte Público en la Región Metropolitana, y teniendo como objetivo la integración tarifaria y operacional de las restantes provincias y comunas de la Región que no son parte del sistema denominado Transantiago, de manera tal de posibilitar a sus habitantes un acceso equitativo y razonable, a través de las distintas alternativas de movilidad. Asimismo, se actualizará la información referida a los hitos del plan de inversiones en infraestructura y gestión de transporte en las principales ciudades del país (terminales, paradas, unidades de control de tráfico, soluciones de smart mobility).

Asimismo, el MTT presentará en el corto plazo una propuesta de proyecto de ley relacionada con la institucionalidad para el transporte público en la Región Metropolitana, con miras a incorporar progresivamente a las regiones del país que cuenten con un sistema de transporte cuya complejidad amerite la implementación de una institucionalidad de este tipo.

Finalmente, el MTT adoptará las gestiones del caso para abordar la situación de los servicios de transporte público en las comunas y provincias donde existe una limitada cobertura del subsidio a la tarifa escolar, como ocurre con la Provincia de Arauco, en que se observan altos costos de traslado para los estudiantes a pesar de ser una de las zonas de mayor pobreza en el país.".

- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 23 de abril de 2012, es del siguiente tenor:

I Antecedentes.

El presente proyecto modifica la ley N° 20.378, incrementando el subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo, como asimismo, el aporte especial establecido en los artículos tercero y cuarto transitorio de la misma ley.

El incremento del subsidio permanente se explica como el monto necesario para compensar el menor pago que realizan los estudiantes, considerando el uso efectivo que están haciendo éstos del transporte público y la brecha que existe entre los ingresos por pasaje escolar y los costos del viaje para el sistema.

Por su parte, el incremento del aporte especial tiene dos objetivos: i) reconstituir los equilibrios financieros del sistema de transportes de la ciudad de Santiago (Transantiago), a los niveles de régimen representados en el comportamiento del año 2011, proyectados hasta el

2022; año en que terminan su vigencia la totalidad de los actuales contratos de concesión de vías de la ciudad de Santiago y, ii) dar una mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones, con el objeto de mejorar las condiciones y tarifas del transporte público mayor, permitiendo además, una gestión más eficiente y eficaz de los recursos y proyectos. Este segundo objetivo se verá complementado con un mejoramiento de los procedimientos, normas y referencias que, pese a aplicarse a los aspectos generales del transporte en las ciudades, se vinculan al pasaje escolar.

Cabe mencionar que el monto de subsidio (permanente y aporte especial) correspondiente a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, totaliza un monto equivalente al monto de subsidio aplicado el año 2011, que se considera un año de régimen equilibrado. Respecto del monto destinado a las demás Regiones del país, respecto del año 2011, representa un incremento neto de $118.378.000 miles considerando la ampliación de cobertura, programas y objetivos que persigue el nuevo articulado.

Adicionalmente, se propone la creación de un Fondo de Apoyo Regional (FAR), que permitiría destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario que, en las últimas décadas, ha sido sometido a esquemas de alto estrés financiero y operacional, el que será financiado anualmente con recursos del aporte especial que corresponde a regiones.

Finalmente, la experiencia obtenida del funcionamiento del sistema de subsidios de la ley N° 20.378, muestra la posibilidad de mejorar la eficiencia y eficacia en su aplicación, para lo cual se incorporan otras competencias al panel de expertos, en especial, las vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación; el mejoramiento de las regulaciones al subsidio regional en relación con el sistema de transportes; y la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago mediante estudios especializados.

II Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal.

El proyecto establece nuevos valores máximos para los subsidios y aportes especiales contenidos en la actual ley N° 20.378, en su artículo 2° y artículos tercero y cuarto transitorios, estableciéndolos en $380.000.000 miles para el subsidio permanente y, $360.000.000 para el aporte especial. Esos montos se distribuirán en partes iguales entre Transantiago y Regiones, tal coma se muestra en la tabla siguiente (valores en millones de pesos de 2012):

PdL (Modificación) ley N°20.378	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Subsidio Permanente Transantiago (Estudiantes)	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000

Subsidio Complementario Transantiago	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Sub Total Transantiago:	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**
Subsidio Permanente Regiones (Estudiantes)	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000
Subsidio Complementario Regiones	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Sub Total Regiones:	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**

Para estimar el efecto fiscal de la modificación legal, deben reconocerse los valores contenidos en la vigente ley N° 20.378, que se muestran a continuación (en millones de pesos 2012).

Situación Vigente ley N° 20.378	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Subsidio Permanente Transantiago (Estudiantes)	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953
Subsidio Transitorio Transantiago	97.784	75.841	36.856	0	0	0
Subsidio Adicional Transantiaqo	46.260	0	0	0	0	0
Sub Total Transantiago:	**267.997**	**199.794**	**160.809**	**123.953**	**123.953**	**123.953**
Subsidio Permanente Regiones (Estudiantes)	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953
Subsidio 4° Transitorio Regiones	127.669	127.669	127.669	127.669	127.669	0
Sub Total Regiones:	**251.622**	**251.622**	**251.622**	**251.622**	**251.622**	**123.953**

En consecuencia, se presenta el efecto fiscal adicional que tiene el presente proyecto de ley sobre los aportes fiscales al sistema de transportes de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, por una parte, y para las demás Regiones del país en millones de pesos de 2012. Estos valores se presentan además, en detalle, en el Anexo N° 1.

Recursos Adicionales PdL que modifica ley Nº 20.378	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Efecto Neto Transantiago	102.003	170.206	209.191	246.047	246.047	246.047
Efecto Neto Regiones	118.378	118.378	118.378	118.378	118.378	246.047
Total:	**220.38**	**288.583**	**327.568**	**364.424**	**364.424**	**492.094**

Finalmente, el mayor gasto que representa este Proyecto de Ley el año 2012 se financiará con recursos de la Partida del Tesoro Público.

Anexo N° 1: Efecto Total del PdL que modifica la ley N° 20.378
cifras en millones de $ de 2012

Situación vigente ley N° 20.378	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Subsidio Permanente Transantiago (Estudiantes)	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953
Subsidio Transitorio Transatiago	97.784	75.841	36.856	0	0	0	0	0	0	0	0
Subsidio Adicional Transantiago	46.260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub Total Transantiago:	**267.997**	**199.794**	**160.809**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**
Subsidio Permanente Regiones (Estudiantes)	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953	123.953
Subsidio 4° Transitorio Regiones	127.669	127.669	127.669	127.669	127.669	0	0	0	0	0	0
Sub Total Regiones:	**251.622**	**251.622**	**251.622**	**251.622**	**251.622**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**	**123.953**
Total:	**519.620**	**451.417**	**412.432**	**375.576**	**375.576**	**247.906**	**247.906**	**247.906**	**247.906**	**247.906**	**247.906**

PdL (Modificación) Ley N° 20.378	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Subsidio Permanente Transantiago (Estudiantes)	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000
Subsidio Complementario Transatiago	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	178.200	176.418	174.654	172.907	171.178
Sub Total Transantiago:	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**368.200**	**366.418**	**364.654**	**362.907**	**361.178**
Subsidio Permanente Regiones (Estudiantes)	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000
Subsidio Complementario Regiones	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	178.200	176.418	174.654	172.907	171.178
Sub Total Regiones:	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**370.000**	**368.200**	**366.418**	**364.654**	**362.907**	**361.178**
Total:	**740.000**	**740.000**	**740.000**	**740.000**	**740.000**	**740.000**	**736.400**	**732.836**	**729.308**	**725.815**	**722.356**

Recursos Adicionales PdL que modifica Ley N° 20.378	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Efecto Neto Transantiago	**102.003**	**170.206**	**209.191.**	**246.047**	**246.047**	**246.047**	**244.247**	**242.465**	**240.701**	**238.954**	**237.225**
Efecto Neto Regiones	**118.378**	**118.378**	**118.378**	**118.378**	**118.378**	**246.047**	**244.247**	**242.465**	**240.701**	**238.954**	**237.225**
Total:	**220.380**	**288.583**	**327.568**	**364.424**	**364.424**	**492.094**	**488.494**	**484.930**	**481.401**	**477.908**	**474.450**

Posteriormente, con fecha 29 de junio de 2012, la Dirección de Presupuestos emitió un Informe Financiero Complementario que acompañó a indicaciones presentadas en el primer trámite constitucional seguido en la Cámara de Diputados. Su contenido es el que sigue:

I. Antecedentes.

Las indicaciones al proyecto de ley que incrementa los subsidios al transporte público, pretenden mejorar la gestión y facilitar la comprensión respecto de los mismos.

En este contexto se proponen medidas tales como: i) enfocar los recursos del subsidio a regiones en la rebajas de tarifas y mejoras de calidad de servicios, ii) permitir la utilización de una parte de los subsidios para la implementación y gestión de los mismos en las regiones del país, iii) garantizar la participación del Ministerio del Interior y Seguridad Pública respecto de la asignación, gestión y control de los recursos con que contarán los Gobiernos Regionales en el Fondo de Apoyo Regional (FAR), y iv) permitir que los recursos del FAR tengan como un uso posible el apoyo al transporte público menor de pasajeros.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal.

Teniendo presente que las mencionadas indicaciones objeto de este informe financiero, se puede señalar que éstas no representan un mayor costo fiscal respecto del informe financiero N° 41 del 23/04/2012, que acompañó al proyecto de ley en referencia.

Finalmente, el 25 de julio de 2013 la Dirección de Presupuestos emitió un nuevo Informe Financiero Complementario, que se acompañó a las indicaciones formuladas por el Ejecutivo durante la discusión de las Comisiones de Hacienda y de Transporte y Telecomunicaciones, unidas. Es del siguiente tenor:

II. Antecedentes.

Las indicaciones al Proyecto de Ley que incrementa los subsidios al transporte público, pretenden mejorar diversos aspectos de gestión y facilitar la comprensión respecto de los mismos:

i) promover el fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país;

ii) realizar anualmente evaluaciones especializadas a los programas e iniciativas relacionadas con los subsidios al transporte público,

iii) garantizar que el Ministerio de Hacienda tome conocimiento de tos contratos que se suscriban cuando la vigencia de éstos supere los 3 años, contados desde su suscripción,

iv) mejorar la conservación de las obras que se realicen con cargo a los recursos del subsidio,

v) mejorar la gestión presupuestaria de los recursos del FAR, indicando que, con cargo a los recursos del mismo Fondo, las respectivas Leyes de Presupuestos podrán contemplar una provisión especial en el presupuesto anual de la Partida asociada a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública y en las Partidas de los Ministerios que resulte procedente,

vi) clarificar que los recursos del FAR tengan como un destino posible el financiamiento de otros proyectos distintos de los de transporte público, y

vii) permitir la utilización de una parte de los subsidios para su implementación y gestión.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal.

Teniendo presente que las mencionadas indicaciones objeto de este Informe Financiero son referidas a aspectos de gestión de los recursos contenidos en el Proyecto de Ley en trámite, se puede señalar que éstas no representan ni implican variaciones en el costo fiscal considerado en el Informe financiero N° 41, de 23/04/2012, que se acompañó al inicio de tramitación del mismo.

Asimismo, es del caso hacer presente que, la indicación formulada al artículo primero de la ley N° 19.254, que establece la Planta de Personal de la Subsecretaría de Transportes, incrementando al efecto la Planta de Directivos, los Jefes de División, grado 2° de la Escala Única de Sueldos, en tres cargos, no irroga un mayor gasto fiscal, ya que dichos cargos están actualmente considerados en el presupuesto Subsecretaría de Transportes, en la calidad de honorarios.

En consecuencia, las normas de la iniciativa legal en informe no producirán desequilibrios macroeconómicos ni incidirán negativamente en la economía del país.

- - -

MODIFICACIONES

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de proponer la aprobación de las siguientes enmiendas al proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados en primer trámite constitucional (que a su vez fuera aprobado en los mismos términos por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su primer informe):

Artículo único

Pasó a ser artículo 1°, con las siguientes enmiendas:

Número 2)

Letra a)

Letra b)

Eliminar la frase “y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos”, y remplazar las palabras “prestadores de servicios” por “responsables del servicio”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 3).**

Número 3)

Letra a)

Artículo 4°

Inciso primero

- Suprimir, en el encabezado, las palabras “y respecto de”, y sustituir la frase “la transferencia de éste se realizará de acuerdo a las normas que se expresan a continuación”, por la siguiente: “lo percibirán de acuerdo a las normas que se expresan en el presente artículo”.

- Sustituir, en el numeral iii), la frase “Igualmente tendrán derecho al subsidio las” por el artículo “Las”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

Número 4)

Artículo 5°

- Intercalar, en su inciso primero, entre “subsidio al transporte escolar;” y “subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota,”, la siguiente frase: “un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país;”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 4).**

- Incorporar el siguiente inciso final, nuevo:

“En el Programa de Apoyo al Transporte Regional quedan excluidas todas las actividades de publicidad o difusión por medios de comunicación masivos, en los términos previstos en el artículo 3° de la ley N° 19.896.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 5).**

- - -

Intercalar los siguientes números 5) y 6), nuevos:

“5) En el artículo 6°:

i) Intercálase, en el inciso segundo, entre “contratos señalados,” y “modificación”, la siguiente frase: “capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio,”;

ii) Incorpórase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones deberán realizar anualmente evaluaciones selectivas especializadas de algunos de los distintos programas e iniciativas relacionadas con Subsidios al Transporte Público. Toda evaluación, ya sea mediante encuestas, aplicación de indicadores o estudios especializados, tendrá carácter público.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 6)**

6) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, en el artículo 7º:

“Del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a 3 años, contados desde su suscripción, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.”.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 7)**

- - -

Número 5)

Pasó a ser número 7), sin enmiendas.

Número 6)

Pasó a ser número 8), con enmiendas consistentes en sustituir la voz “intercálase” por “intercálanse” y las palabras “el siguiente párrafo” por “las siguientes oraciones”, y en intercalar una coma (“,”) a continuación de las comillas (“) que anteceden a la frase “de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema.”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

Número 7)

Pasó a ser número 9), sin enmiendas.

Número 8)

Pasó a ser número 10), con las siguientes enmiendas:

Artículo 20

Inciso primero

Intercalar entre “Vivienda y Urbanismo,” y “Desarrollo Social”, la conjunción “y”; y entre “y” y “los Intendentes de las regiones”, la preposición “por”; sustituir el vocablo “Este” por “Cada”, y, antes del tercer punto (“.”) seguido, reemplazar la voz “plan” por “Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 8 y artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

Inciso segundo

Intercalar, a continuación de “paraderos,” la expresión “terminales,”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 8).**

Inciso tercero

Sustituir “del referido” por “de cada”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

Número 9)

Pasó a ser número 11), con una enmienda consistente en sustituir la oración final del artículo 21, que comienza a continuación del punto (“.”) seguido, por la siguiente: “La conservación de

estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 9).**

- - -

Intercalar el siguiente número 12, nuevo:

“12) Incorpórase el siguiente artículo 21 bis, nuevo:

“Artículo 21 bis.- Respecto de las obras relacionadas con transporte público que se realicen total o parcialmente en predios municipales o privados, se exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que tales obras se ejecuten. La prohibición deberá inscribirse en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo de diez años. En casos calificados y mediante resolución fundada, el Ministerio ejecutor de la obra podrá autorizar el alzamiento de la prohibición de que trata este artículo, siempre que se mantenga la utilización del inmueble para fines de transporte público por el tiempo señalado. Igualmente, el Ministerio podrá exigir que se restablezca la prohibición por el tiempo que corresponda.

Con todo, la prohibición podrá alzarse si se reintegran los recursos aportados, expresados en unidades tributarias mensuales, más un interés del 1% mensual. Esta tasa de interés se calculará sobre los valores percibidos y hasta el momento de su reintegro. Al valor a reintegrar se le deducirá la parte correspondiente a la proporción de tiempo que el predio estuvo destinado efectivamente a los fines de transporte público, a razón de un décimo por año, contados desde la fecha de funcionamiento efectivo de la obra.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 10).**

- - -

Número 10)

Pasó a ser número 13), con una enmienda consistente en sustituir la voz “frase” por “siguiente oración:”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

Número 11)

Pasó a ser número 14), con las siguientes enmiendas:

Artículo tercero transitorio

- Suprimir, en el inciso segundo, a continuación de “correspondientes” la frase “, una vez publicada en el Diario Oficial”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

- Intercalar, en el inciso tercero, entre la palabra “año” y el punto final (.), la frase “, y tendrá carácter público”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 13).**

Número 12)

Pasó a ser número 15), con las siguientes enmiendas:

Artículo cuarto transitorio

Intercalar en el inciso segundo, después del punto (“.”) seguido, entre “sectoriales y” y “los gobiernos”, las palabras “las de”; y entre “regionales;” y “la forma a través de la cual,”, la conjunción “y”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 14).**

Inciso tercero

Número 1.-

Letra a)

- Intercalar, luego del primer punto (“.”) seguido, entre “usados” y “debiendo”, una coma (“,”).

- Sustituir, después del tercer punto seguido, la coma (“,”) que sucede a la palabra “procedimiento” por “y los requisitos que deberán cumplir”, y suprimir la frase “, y los requisitos que deben cumplir”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

- Incorporar, a continuación del punto aparte (“.”), que pasa a ser seguido (“.”), lo siguiente:

“Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal, deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por al menos 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de 60 días hábiles contados desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 16).**

Letra c)

Eliminar la palabra “gran” **(Unanimidad 8x0. Indicación número 17).**

Inciso final

Sustituir la voz “fondo” por “Fondo” y la frase “los recursos que formen parte se traspasarán al” por “serán traspasados a la Partida”. **(Unanimidad 8x0. Artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

Número 13)

Pasó a ser número 16), sin enmiendas.

- - -

Incorporar los siguientes artículos 2° y 3°, nuevos:

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

a) Sustitúyase el inciso segundo del artículo 3º por el siguiente:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros. Asimismo, en caso de requerir un ordenamiento y,o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y,o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión, que consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras. Los perímetros de exclusión serán dispuestos por resolución fundada del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe técnico del Secretario Regional Ministerial respectivo. Los servicios de transporte que operen en un

perímetro de exclusión se sujetarán a las disposiciones de la resolución que disponga su establecimiento y la verificación de su cumplimiento quedará sujeta a lo que se señale en las respectivas resoluciones y a la demás normativa aplicable. La correcta, efectiva y adecuada prestación de los servicios por parte de los prestadores, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que, en caso de incumplimiento, aplicará las sanciones de amonestación por escrito, multa, suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros del servicio o del vehículo respectivo, según lo previsto en la correspondiente resolución o normativa aplicable, sin perjuicio de las demás acciones y sanciones judiciales o administrativas que establezca la ley. El establecimiento de este mecanismo regulatorio no implicará exclusividad en el uso de las vías, sin perjuicio de lo cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para restringir fundadamente el número de servicios y prestadores que operen dentro del respectivo perímetro de exclusión, estableciendo criterios generales y objetivos de prioridad o selección en la correspondiente convocatoria a concurso. Todos los procedimientos, plazos, sanciones, multas y reclamaciones relacionadas con el establecimiento y operación de un perímetro de exclusión se sujetarán, en lo no previsto en este artículo, a las normas de la ley N°19.880, que establece base de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado.". **(Unanimidad 8x0. Indicación número 20).**

b) Sustitúyanse los incisos cuarto y quinto del artículo 3º, por los siguientes:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación, deberá requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo o entidad técnica, pública o privada, reconocidamente especializada en el ámbito de la planificación vial.

Él o los estudios deberán pronunciarse, entre otros aspectos, sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado en caso de establecerse la licitación de vías respectivas.”. **(Unanimidad 8x0. Indicaciones números 21 y 22).**

c) Incorpórase, a continuación del punto (“.”) aparte del inciso vigésimo quinto del artículo 3º, que pasa a ser punto (“.”) seguido, lo siguiente: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega de datos e información contenida o proveniente de dichos sistemas al referido Ministerio.”. **(Unanimidad 8x0. Indicación número 23).**

d) Agréganse, en el inciso segundo del artículo 3° quáter, los siguientes numerales v) y vi), nuevos:

“v) Experiencia previa y la evaluación e indicadores de desempeño obtenidos en la operación previa o actual de servicios de transporte público.

vi) Ventajas tecnológicas, ambientales o de eficiencia de la flota o de los sistemas de apoyo a la gestión de flota.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 24).**

Artículo 3°.- Modificase el artículo 1° de la ley N° 19.254, en el siguiente sentido:

a) Reemplázase, en el N° Cargos correspondiente al grado 2, “Jefes de División”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “3” por “7”.

b) Sustitúyase, en el N° Cargos correspondiente a la expresión “TOTAL”, la segunda vez que aparece, el número “37” por “41”.

c) Reemplázase, en el N° Cargos correspondiente a “TOTAL GENERAL”, el número “156” por “160”.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 25).**

- - -

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero

Sustituir la frase “, con excepción del programa establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378, modificado por la presente ley, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.”, por la siguiente oración: “. Con todo, tratándose de los programas aprobados con arreglo a lo establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378, derogada por la presente ley, podrán ser prorrogados anualmente hasta el año 2022, de acuerdo con lo dispuesto en la correspondiente Ley de Presupuestos del Sector Público.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 28).**

Artículo cuarto

Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo cuarto.- Durante los tres primeros años de vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, estará facultado para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, a procesos previos de negociación destinados a

modificar las tarifas y,o estándares de servicio, con el objeto de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

Los perímetros de exclusión que se determinen en función del presente artículo tendrán una duración máxima de 5 años, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de 2 años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecido en el artículo 14° de la ley N° 20.378.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 29).**

Artículo quinto

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo quinto.- Hasta el año 2022, con cargo a los recursos correspondientes al numeral ii) del artículo 2º de la ley N° 20.378, en los decretos respectivos se podrán incluir recursos para solventar gastos de operación que permitan la contratación, funcionamiento e implementación de equipos técnicos y profesionales en las Secretarías Regionales Ministeriales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos, que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la ley.

Los equipos profesionales que de conformidad al inciso anterior se constituyan en las Secretarías Regionales Ministeriales, deberán estar operativos en el plazo de tres meses contados desde la entrada en vigencia de la presente ley y tendrán dentro de sus funciones, la obligación prioritaria de tener disponible para cada una de las regiones del país un plan maestro del transporte público. Dichos planes tendrán que elaborarse a más tardar dentro del plazo de un año contados desde la constitución de los equipos respectivos. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Bío Bío y Los Lagos, dichos planes deberán estar elaborados antes de los ocho meses contados desde la misma fecha referida precedentemente.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 30).**

- - -

Incorporar el siguiente artículo sexto transitorio, nuevo:

“Artículo sexto.- Otórgase hasta el año 2022, con cargo a los recursos establecidos en el artículo cuarto transitorio de la ley Nº 20.378, un bono “Tarjeta Nacional del Estudiante (TNE)”, de carácter anual, de hasta 3 unidades tributarias mensuales por cada bus, minibus, trolebus y taxibus que preste servicios urbanos o rurales, con inscripción vigente al 1° de marzo de cada año en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, con excepción de los buses que presten servicios urbanos en la Provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y

Puente Alto. Para efectos de su concesión y otorgamiento, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictarán un reglamento en el que se establecerá el procedimiento y las condiciones para su pago por parte del Servicio de Tesorerías.". **(Unanimidad 9x0. Indicación número 31).**

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

De conformidad con las modificaciones introducidas, el texto del proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo **1°**.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

1) Reemplázase el artículo 2º por el siguiente:

"Artículo 2º.- 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 $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. 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:

i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

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.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, parte del subsidio correspondiente al numeral ii) y distribuido para las mismas comunas o regiones que cumplan las condiciones señaladas, podrá ser reasignado al numeral i) de este mismo artículo. Lo anterior será establecido en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses,

trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y,o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley. La referida distribución se realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.”.

2) En el artículo 3º:

a) Reemplázase la letra b) del inciso primero por la siguiente:

“b) En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o **responsables del servicio**, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.”.

b) Modifícase el inciso tercero de la siguiente manera:

i) Reemplázase la frase “contratos respectivos”, por “contratos o resoluciones respectivas”.

ii) Reemplázase la frase “bases y contratos” por “bases, contratos o resoluciones”.

iii) Reemplácese la frase “prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público.”, por “prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público.”.

3) En el artículo 4º:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, las personas que se indican a continuación y que se encuentren al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, **lo percibirán de acuerdo a las normas que se expresan en el presente artículo**:

i) Beneficiarios del artículo 3° de la ley N° 18.020.

ii) Beneficiarios de los artículos 2° y 4° del decreto con fuerza de ley N° 150, de 1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que perciban las referidas asignaciones por tener ingresos iguales o inferiores al límite máximo establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.987.

iii) **Las** familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social "Chile Solidario".”.

b) Elimínase el inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser incisos tercero, cuarto, quinto y sexto, respectivamente.

c) Suprímese en los incisos sexto y séptimo, que pasaron a ser incisos quinto y sexto, respectivamente, la frase “considerado en la letra b)”.

4) Sustitúyese el artículo 5º por el siguiente:

“Artículo 5º.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y,o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; **un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país;** subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé,

cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

El programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministerio de Hacienda.

Para efectos de la entrega del subsidio el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o con entidades privadas, conforme a la normativa vigente.

En el Programa de Apoyo al Transporte Regional quedan excluidas todas las actividades de publicidad o difusión por medios de comunicación masivos, en los términos previstos en el artículo 3° de la ley N° 19.896.".

5) En el artículo 6°:

i) Intercálase, en el inciso segundo, entre "contratos señalados," y "modificación", la siguiente frase: "capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio,";

ii) Incorpórase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones deberán realizar anualmente evaluaciones selectivas especializadas de algunos de los distintos programas e iniciativas relacionadas con Subsidios al Transporte Público. Toda evaluación, ya sea mediante encuestas, aplicación de indicadores o estudios especializados, tendrá carácter público.".

6) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, en el artículo 7º:

"Del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a 3 años, contados desde su suscripción, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.".

7) En el artículo 8º:

a) Suprímese en el inciso primero la expresión "la letra b)", y reemplácese la expresión "del artículo 4°", por "el artículo 4°".

b) Elimínese en el inciso final la expresión “literal b) del”.

8) En el artículo 14:

a) Reemplácese en la letra a) la expresión “mensualmente” por “trimestralmente”; e **intercálanse** entre la expresión “remunerado de pasajeros” y el punto aparte (.), **las siguientes oraciones**: “**,** de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas”.

b) Intercálese en la letra c), a continuación de la expresión “determinar”, la expresión “trimestralmente”.

c) Agrégase la siguiente letra f):

“f) Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3° literal b).”.

9) Reemplázase en el inciso segundo del artículo 15 la frase “Administrador Financiero de Transantiago S.A.”, por “correspondiente prestador de servicios complementarios”.

10) Sustitúyese el artículo 20 por el siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, **y** Desarrollo Social, y **por** los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. **Cada** Plan tendrá una vigencia de 5 años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del **Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación**. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores contenidas en los PMITP. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de trasbordo con o sin zonas pagas, paraderos, **terminales,** señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la

operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco **de cada** Plan, podrá encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de obras contenidas en él, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley Nº 18.091.”.

11) Sustitúyese el Artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores, aquellas acciones a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. **La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.**”.

12) Incorpórase el siguiente artículo 21 bis, nuevo:

“Artículo 21 bis.- Respecto de las obras relacionadas con transporte público que se realicen total o parcialmente en predios municipales o privados, se exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que tales obras se ejecuten. La prohibición deberá inscribirse en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo de diez años. En casos calificados y mediante resolución fundada, el Ministerio ejecutor de la obra podrá autorizar el alzamiento de la prohibición de que trata este artículo, siempre que se mantenga la utilización del inmueble para fines de transporte público por el tiempo señalado. Igualmente, el Ministerio podrá exigir que se restablezca la prohibición por el tiempo que corresponda.

Con todo, la prohibición podrá alzarse si se reintegran los recursos aportados, expresados en unidades tributarias mensuales, más un interés del 1% mensual. Esta tasa de interés se calculará sobre los valores percibidos y hasta el momento de su reintegro. Al valor a reintegrar se le deducirá la parte correspondiente a la proporción de tiempo que el predio estuvo destinado efectivamente a los fines de transporte público, a razón de un décimo por año, contados desde la fecha de funcionamiento efectivo de la obra.

13) Elimínase en el inciso segundo del Artículo Segundo Transitorio la **siguiente oración:** “En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° letra b).”.

14) Reemplázase el Artículo Tercero Transitorio por el siguiente:

“Artículo Tercero Transitorio.- Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en un 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial correspondientes a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin más trámite o requisito que la aprobación de las transferencias correspondientes. Con todo, podrá aplicarse a este aporte y al subsidio establecido en el literal i) del artículo 2° lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14° de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año**, y tendrá carácter público**.”.

15) Sustitúyese el Artículo Cuarto Transitorio por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2°, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3°, letra b); 4° y 5°.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y **las de** los gobiernos regionales; **y** la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

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

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

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados**,** debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, 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; 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. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal, deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por al menos 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de 60 días hábiles contados desde que

haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.

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

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

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con las demás normativas aplicables al respecto.

2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el evento que existan recursos remanentes en el **Fondo** hasta dos años después del término de los aportes especiales, **serán traspasados a la Partida** Tesoro Público.”.

16) Reemplázase en el Articulo Décimo Transitorio el guarismo “2014”, por “2022”; y la expresión “subsidio transitorio”, por “aporte especial”.

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

a) Sustitúyase el inciso segundo del artículo 3º por el siguiente:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, mediante

procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros. Asimismo, en caso de requerir un ordenamiento y,o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y,o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión, que consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras. Los perímetros de exclusión serán dispuestos por resolución fundada del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe técnico del Secretario Regional Ministerial respectivo. Los servicios de transporte que operen en un perímetro de exclusión se sujetarán a las disposiciones de la resolución que disponga su establecimiento y la verificación de su cumplimiento quedará sujeta a lo que se señale en las respectivas resoluciones y a la demás normativa aplicable. La correcta, efectiva y adecuada prestación de los servicios por parte de los prestadores, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que, en caso de incumplimiento, aplicará las sanciones de amonestación por escrito, multa, suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros del servicio o del vehículo respectivo, según lo previsto en la correspondiente resolución o normativa aplicable, sin perjuicio de las demás acciones y sanciones judiciales o administrativas que establezca la ley. El establecimiento de este mecanismo regulatorio no implicará exclusividad en el uso de las vías, sin perjuicio de lo cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para restringir fundadamente el número de servicios y prestadores que operen dentro del respectivo perímetro de exclusión, estableciendo criterios generales y objetivos de prioridad o selección en la correspondiente convocatoria a concurso. Todos los procedimientos, plazos, sanciones, multas y reclamaciones relacionadas con el establecimiento y operación de un perímetro de exclusión se sujetarán, en lo no previsto en este artículo, a las normas de la ley N°19.880, que establece base de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado.".

b) Sustitúyanse los incisos cuarto y quinto del artículo 3º, por los siguientes:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación, deberá requerir uno o más estudios elaborados por algún

organismo o entidad técnica, pública o privada, reconocidamente especializada en el ámbito de la planificación vial.

Él o los estudios deberán pronunciarse, entre otros aspectos, sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado en caso de establecerse la licitación de vías respectivas.”.

c) Incorpórase, a continuación del punto (“.”) aparte del inciso vigésimo quinto del artículo 3º, que pasa a ser punto (“.”) seguido, lo siguiente: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega de datos e información contenida o proveniente de dichos sistemas al referido Ministerio.”.

d) Agréganse, en el inciso segundo del artículo 3° quáter, los siguientes numerales v) y vi), nuevos:

“v) Experiencia previa y la evaluación e indicadores de desempeño obtenidos en la operación previa o actual de servicios de transporte público.

vi) Ventajas tecnológicas, ambientales o de eficiencia de la flota o de los sistemas de apoyo a la gestión de flota.”.

Artículo 3°.- Modificase el artículo 1° de la ley N° 19.254, en el siguiente sentido:

a) Reemplázase, en el N° Cargos correspondiente al grado 2, “Jefes de División”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “3” por “7”.

b) Sustitúyase, en el N° Cargos correspondiente a la expresión “TOTAL”, la segunda vez que aparece, el número “37” por “41”.

c) Reemplázase, en el N° Cargos correspondiente a “TOTAL GENERAL”, el número “156” por “160”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Los actos, contratos, proyectos y programas vigentes al momento de la publicación de la presente ley, que se hayan ejecutado en virtud de normas que ésta modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término**. Con todo, tratándose de los programas aprobados con arreglo a lo establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378, derogada por la presente ley, podrán ser**

prorrogados anualmente hasta el año 2022, de acuerdo con lo dispuesto en la correspondiente Ley de Presupuestos del Sector Público.

Artículo segundo.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda dispondrán de un plazo de ciento ochenta días, contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para dictar los decretos que modifiquen y actualicen los reglamentos en concordancia con las normas legales contenidas en el presente cuerpo legal.

Artículo tercero.- El porcentaje destinado prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios, establecido en el artículo 2° de la ley N°20.378, modificado por la presente ley, a partir del año 2015 no podrá ser inferior a un 50%.

Artículo cuarto.- Durante los tres primeros años de vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, estará facultado para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y,o estándares de servicio, con el objeto de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

Los perímetros de exclusión que se determinen en función del presente artículo tendrán una duración máxima de 5 años, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de 2 años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecido en el artículo 14° de la ley N° 20.378.

Artículo quinto.- Hasta el año 2022, con cargo a los recursos correspondientes al numeral ii) del artículo 2º de la ley N° 20.378, en los decretos respectivos se podrán incluir recursos para solventar gastos de operación que permitan la contratación, funcionamiento e implementación de equipos técnicos y profesionales en las Secretarías Regionales Ministeriales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos, que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la ley.

Los equipos profesionales que de conformidad al inciso anterior se constituyan en las Secretarías Regionales Ministeriales, deberán estar operativos en el plazo de tres meses contados desde la entrada en vigencia de la presente ley y tendrán dentro de sus funciones, la obligación prioritaria de tener disponible para cada una de las regiones del país un plan maestro del transporte público. Dichos planes tendrán que elaborarse a más tardar dentro del plazo de un año contados desde la constitución de los equipos

respectivos. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Bío Bío y Los Lagos, dichos planes deberán estar elaborados antes de los ocho meses contados desde la misma fecha referida precedentemente.

Artículo sexto.- Otórgase hasta el año 2022, con cargo a los recursos establecidos en el artículo cuarto transitorio de la ley Nº 20.378, un bono "Tarjeta Nacional del Estudiante (TNE)", de carácter anual, de hasta 3 unidades tributarias mensuales por cada bus, minibus, trolebus y taxibus que preste servicios urbanos o rurales, con inscripción vigente al 1° de marzo de cada año en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, con excepción de los buses que presten servicios urbanos en la Provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Para efectos de su concesión y otorgamiento, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictarán un reglamento en el que se establecerá el procedimiento y las condiciones para su pago por parte del Servicio de Tesorerías.".

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 8 y 15 de enero y 12 de marzo, con asistencia de los Honorables Senadores señor José García Ruminot (Presidente), señora Ximena Rincón González y señores Carlos Cantero Ojeda, Francisco Chahuán Chahuán, Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Guido Girardi Lavín, Ricardo Lagos Weber, Juan Pablo Letelier Morel, Jovino Novoa Vásquez (Víctor Pérez Varela) y Jorge Pizarro Soto; 19 de marzo, con asistencia de los Honorables Senadores señor José García Ruminot (Presidente), señora Ximena Rincón González y señores Carlos Cantero Ojeda, Francisco Chahuán Chahuán, Guido Girardi Lavín, Ricardo Lagos Weber, Jovino Novoa Vásquez y Jorge Pizarro Soto; 31 de julio, con asistencia de los Honorables Senadores señores Andrés Zaldívar Larraín (Presidente), señora Ximena Rincón González y señores Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Camilo Escalona Medina, Guido Girardi Lavín, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Ricardo Lagos Weber, Juan Pablo Letelier Morel y Jovino Novoa Vásquez; y 5 de agosto, con asistencia de los Honorables Senadores señores Andrés Zaldívar Larraín (Presidente), Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Camilo Escalona Medina, Guido Girardi Lavín, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Ricardo Lagos Weber y Jorge Pizarro Soto; todas del año 2013.

Sala de la Comisión, a 7 de agosto de 2013.

ROBERTO BUSTOS LATORRE

Secretario de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY Nº 20.378, QUE CREÓ UN SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, INCREMENTANDO LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO Y CREANDO EL FONDO DE APOYO REGIONAL (FAR).

BOLETÍN N° 8.289-15

I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**

- Incrementar el subsidio permanente dispuesto en el artículo 2° de la ley N° 20.378, de 2009, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, y los aportes adicionales establecidos en los artículos tercero (subsidio transitorio para Transantiago) y cuarto (aporte especial a los Gobiernos Regionales) transitorios.

- Dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público mayor.

- Otorgar mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones.

- Crear un Fondo de Apoyo Regional (FAR) que permita destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario.

- Incorporar otras competencias al panel de expertos, en especial las vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación. Del mismo modo, mejorar las regulaciones al subsidio regional en relación con el sistema de transportes, y establecer la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago.

- Perfeccionar diversos aspectos de gestión, permitiendo la utilización en ello de una parte de los subsidios que se entreguen.

- Promover el fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general (9 a favor x1 en contra).

Indicación N° 1	inadmisible.	
Indicación N° 2	inadmisible.	
Indicación N° 3	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 4	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 5	aprobada con modificaciones	unanimidad 8x0.
Indicación N° 6	aprobada	unanimidad 8x0.

Indicación N° 7	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 8	aprobada con modificaciones	unanimidad 8x0.
Indicación N° 9	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 10	aprobada con modificaciones	unanimidad 8x0.
Indicación N° 11	inadmisible.	
Indicación N° 12	inadmisible.	
Indicación N° 13	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 14	aprobada con modificaciones	unanimidad 8x0.
Indicación N° 15	rechazada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 16	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 17	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 18	rechazada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 19	inadmisible.	
Indicación N° 20	aprobada con modificaciones	unanimidad 8x0.
Indicación N° 21	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 22	aprobada	unanimidad 8x0.
Indicación N° 23	aprobada con modificaciones	unanimidad 8x0.
Indicación N° 24	aprobada	unanimidad 9x0.
Indicación N° 25	aprobada con modificaciones	unanimidad 9x0.
Indicación N° 26	inadmisible.	
Indicación N° 27	inadmisible.	
Indicación N° 28	aprobada con modificaciones	unanimidad 9x0.
Indicación N° 29	aprobada con modificaciones	unanimidad 9x0.
Indicación N° 30	aprobada con modificaciones	unanimidad 9x0.
Indicación N° 31	aprobada con modificaciones	unanimidad 9x0.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto de ley en estudio está estructurado sobre la base de tres artículos permanentes y 6 disposiciones transitorias.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

V. **URGENCIA**: suma.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: segundo trámite.

VIII. **APROBACION POR LA CAMARA DE DIPUTADOS**: fue aprobado en sesión de fecha 7 de agosto de 2012, en general y en particular, con 107 votos a favor, 2 en contra y 2 abstenciones.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: 8 de agosto de 2012.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: informe de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.

XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA**:

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

2.- Decreto N° 40, de 16 de febrero de 2010, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento de funcionamiento del Panel de Expertos a que se refiere el artículo 19 de la ley N° 20.378.

3.- Ley N° 20.504, de 19 de marzo de 2011, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado.

4.- Ley N° 20.468, de 11 de noviembre de 2010, que aumenta el subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros.

5.- Ley N° 18.696, de 31 de marzo de 1988, 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.

6.- Ley Nº 18.020, de 17 de agosto de 1981, que establece un subsidio familiar para personas de escasos recursos y modifica la norma que indica. Artículo 3°.

7.- Decreto con Fuerza de Ley N° 150, de 25 de marzo de 1982, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de las normas sobre sistema único de prestaciones familiares y sistemas de subsidios de cesantía para los trabajadores de los sectores privado y público, contenidas en los Decretos N^{os} 307 y 603, ambos de 1974. Artículos 2° y 4°.

8.- Ley N° 18.987, de 11 de julio de 1990, que incrementa asignaciones, subsidios y pensiones que indica.

9.- Ley N° 18.091, de 30 de diciembre de 1981, que establece normas complementarias de incidencia presupuestaria, de personal y administración financiera.

10.- Decreto de Ley N° 1263, de 28 de noviembre de 1975, del Ministerio de Hacienda, Decreto Ley orgánico de la administración financiera del Estado.

11.- Ley N° 19.254, de 11 de octubre de 1993, fija plantas de personal de las Subsecretarías de Transportes y Telecomunicaciones y de la Junta de Aeronáutica Civil

Valparaíso, 7 de agosto de 2013.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas