

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

Boletín N° 15140-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda pasa a informar, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 226 del Reglamento de la Corporación, el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, don Gabriel Boric Font, ingresado a tramitación el 29 de junio del año en curso, e informado en primer trámite constitucional y reglamentario por la Comisión de de OOPP, Transportes, y Telecomunicaciones. Se encuentra con urgencia calificada de Suma.

Asistieron en representación del Ejecutivo, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz Abogabir junto con la señora Viviana Díaz, Coordinadora legislativa del gabinete, como asimismo asistió la Directora de Presupuestos, señora Javiera Martínez Fariña.

Se escucha en audiencia las siguientes organizaciones: Asociación de Gobernadores y Gobernadoras Regionales de Chile, Gobernadora (s) de la Región Metropolitana de Santiago Doña Gabriela Elgueta y el Gobernador (s) de Magallanes Christian García C; la Unión de conductores de taxi colectivo UNCOTAXCOL, señor Mario Pinto, Presidente; la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile, señor Luis Núñez Cartagena, Vocero Nacional; el Sindicato de taxistas independientes de Santiago (Sittam), señor Claudio Morales Ortiz, Presidente y la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte menor de Chile CONTTRAMEN, señor Eduardo Castillo Agurto, Presidente.

I.-CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

1.-Idea matriz o fundamental del proyecto de ley:

Disponer los recursos públicos necesarios para enfrentar la compleja coyuntura económica y sanitaria del transporte público remunerado de pasajeros, mediante la implementación de mecanismos urgentes que permitan ejecutar políticas públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario, mediante modificaciones de las normas legales que sustentan el funcionamiento y regulan los actuales sistemas de transporte público del país.

2.-Comisión técnica:

Comisión de Obras Públicas Transportes, y Telecomunicaciones.

3.-Artículos que la Comisión Técnica dispuso que fueran conocidos por esta Comisión de Hacienda.

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

la República de Chile deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 226 del Reglamento de la Corporación.

4.- Normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado.

No hay nuevas normas que deban aprobarse con quórum especial.

5.- Indicaciones rechazadas presentadas en este trámite a las disposiciones de competencia de esta Comisión de Hacienda.

Al artículo 1

N°1

Del diputado Romero:

Para suprimir en el número 1) del artículo 1° del proyecto, la expresión “el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores.”.

N°4

Del diputado Romero:

Para suprimirlo.

6) Artículos modificados

Artículo 1

N°5:

a) Ha reemplazado la letra c) por la siguiente:

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

“A su vez, durante el periodo de 48 meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 237 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992 o el que lo reemplace, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por concepto del beneficio percibido por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser.”.

b) Ha incorporado un nuevo literal e), pasando el actual literal e) a ser f), del siguiente tenor:

“e) Intercálase un inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto, del siguiente tenor:

“Con todo, el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago podrá utilizar los recursos asignados del Fondo de Apoyo Regional Metropolitano para invertir hasta un 60% de esos recursos en proyectos de interés regional dentro de la totalidad del territorio que abarca la Región Metropolitana.”.

N°6:

1.-Ha incorporado una letra a) con el siguiente texto:

a) “Agrégase, en el inciso primero del artículo octavo transitorio, a continuación de la expresión “remuneraciones” las tres veces que aparece, la frase “y cualquier otro ingreso asociado a la labor”.

2.-La letra a) ha pasado a ser b), en iguales términos

3.-La letra b) ha pasado a ser c) y modificada del modo que sigue:

“En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima, la que también realizará inspecciones aleatorias.”

6.- No hubo indicaciones declaradas inadmisibles, como tampoco artículos nuevos que considerar

7.- Diputado informante: El señor Gastón Von Mühlenbrock Zamora.

II.-CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

Consta de tres artículos que tratan las siguientes materias:

1.-Define un nuevo marco de financiamiento para los sistemas de transporte público de regiones y la Región Metropolitana:

a.- Se traduce en una extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378;

b.- Aumentar el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo cuerpo legal.

c.- Además de ampliar a los sistemas de transporte público regional figuras que propenden a asegurar la continuidad operacional de éstos.

2.-Para lo anterior, se propone modificar los siguientes cuerpos legales: la ley N° 18.696 que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; la ley N° 20.378 que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; y la ley N° 21.405 que otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica, y modifica diversos cuerpos legales.

III.- INCIDENCIA EN MATERIA FINANCIERA O PRESUPUESTARIA DEL ESTADO

Primer informe financiero

El informe financiero N° 91, que acompañó al proyecto a su ingreso, indica lo siguiente:

1.- El proyecto introduce las siguientes modificaciones a la ley N° 20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

a) Incrementa el monto del subsidio dispuesto en el artículo 2°, denominado “subsidio permanente”.

b) Prorroga la vigencia de los montos dispuestos en el artículo tercero transitorio, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados “aporte adicional” y “aporte especial adicional”, respectivamente.

c) Modifica el artículo cuarto transitorio que regula el Fondo de Apoyo Regional (FAR), para:

i) permitir que con los recursos dispuestos en él se puedan financiar proyectos de conectividad digital;

ii) modificar el año desde el que se puede acceder al subsidio para chatarrización; y

iii) sancionar a los operadores de buses que, habiendo accedido al subsidio de chatarrización, utilicen el bus para prestar servicios especiales en desmedro del transporte público de pasajeros.

2.-Además, introduce modificaciones a la ley N° 18.696 que Autoriza Importación de Vehículos que señala y establece Normas sobre Transporte de Pasajeros en los siguientes aspectos:

a) Permite al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en regiones.

b) Amplía la definición de “bienes afectos”, incorporando los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de la concesión de uso de vías, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación y que funcionen en la Región Metropolitana, excluidas las provincias de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como en las demás regiones del país.

Efecto del Proyecto de Ley en el Presupuesto Fiscal

La modificación de la ley N° 20.378 permitirá mantener vigentes los montos de los aportes especiales dispuestos en ella e incrementar el monto del subsidio permanente. Lo anterior, con la finalidad de asegurar la continuidad financiera y operacional del Sistema de Transporte Público Metropolitano que ha visto reducido sus ingresos operacionales, por una parte, por efecto de la pandemia del COVID-19, y por otra, por el congelamiento de las tarifas desde octubre de 2019.

Permitirá también financiar parte de la operación de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro, que se estima estarán operativas el último trimestre del año 2023.

Por otra parte, dado que los recursos dispuestos para la Provincia de Santiago y la comunas de San Bernardo y Puente Alto tienen su equivalente o espejo en regiones, esta reforma permitirá mantener el nivel de recursos destinados al FAR y así dar continuidad a los proyectos de regiones, además de fortalecer e incrementar el número de comunas del país que cuenten con los denominados “perímetros de exclusión” y “corredores eléctricos” y financiar otras inversiones en materia de transporte público en ellas.

Cuadro 1: Mayor gasto fiscal (miles \$2022)

Ítem	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Artículo 2° ley N° 20.378	42.010.202	244.184.299	76.143.491
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial		472.614.772	472.614.772

Artículo tercero transitorio -Aporte Especial Adicional		321.738.986	321.738.986
Total	42.010.202	1.038.538.057	870.497.249

Nota: Recursos denominados en \$ de 2022. Cabe señalar que en la ley los recursos se encuentran denominados en \$ del año 2013, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.696, excepto por el Art. 3° adicional que está denominado en \$ del año 2015, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.877.

Fuente del gasto

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la Partida Presupuestaria Tesoro Público, del año presupuestario correspondiente.

Segundo informe financiero

Con motivo de la presentación de indicaciones, el Ejecutivo presentó el IF N°98 del 5 de julio, con el siguiente gasto asociado:

Efecto del Proyecto de Ley en el Presupuesto Fiscal

Cuadro 1: Mayor gasto fiscal (miles \$2022)

Ítem	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Artículo 2° ley N° 20.378 - Transantiago	21.005.101	143.097.251	181.168.997
Artículo 2° ley N° 20.378 - MTT Regiones	21.005.101	143.097.251	181.168.997
SUBTOTAL Art. 2°	42.010.202	286.194.502	362.337.994
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - Transantiago		236.307.386	236.307.386
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - GORES (FAR)		236.307.386	236.307.386
SUBTOTAL Art. Tercero transitorio - Aporte Especial	-	472.614.772	472.614.772
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional- Transantiago		160.869.493	160.869.493
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional- GORES (FAR)		160.869.493	160.869.493
SUBTOTAL Art. Tercero transitorio - Aporte Especial Adicional	-	321.738.986	321.738.986
TOTAL	42.010.202	1.080.548.260	1.156.691.752

Nota: Recursos denominados en \$ de 2022. Cabe señalar que en la ley los recursos se encuentran denominados en \$ del año 2013, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.696, excepto por el Art. 3° adicional que está denominado en \$ del año 2015, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.877.

Fuente de financiamiento

Cabe hacer presente, que los recursos presentados en el Cuadro N°1 representa el mayor gasto fiscal de cada año, sin perjuicio que en el Proyecto de Ley se presentan las cifras incrementales para cada año.

Finalmente, el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la Partida Presupuestaria Tesoro Público, del año presupuestario correspondiente.

Tercer informe financiero

Con motivo de una indicación presentada por el Ejecutivo, se acompañó el IF N°118 de 1 de agosto de 2022, con el siguiente contenido:

Se precisa que el gasto asociado a la operación de transporte público que se podrá financiar con cargo al Fondo de Apoyo Regional (FAR), corresponde al transporte público mayor o menor.

Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

La presente indicación **no irroga un mayor gasto fiscal**, respecto del IF antecedente N°98 de 2022, debido a que se utilizarán para su implementación los mismos recursos que el mensaje original dispone.

Cuarto informe financiero

El Ejecutivo presentó las siguientes indicaciones que dieron origen al informe financiero N°133, de 16 de julio del año en curso:

- Se autoriza al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a ejecutar programas piloto para probar y evaluar tecnologías de sistemas de transporte público mayor de pasajeros.
- Se extiende el uso del Fondo de Apoyo Regional (FAR), incluyendo transporte público colectivo menor y mayor, siendo un decreto el que definirá los programas de operación a los que podrá destinarse.
- Se establece que el FAR deberá destinar al menos un 20% a programas de transportes.
- Respecto al Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, se le autoriza a utilizar hasta el 60% del FAR en el conjunto de la región para proyectos de interés regional, pues hasta ahora se excluye a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
- Se otorga mayores facultades al MTT para obligar el cumplimiento de los contratos laborales, en caso de que la Dirección del Trabajo identifique incumplimientos.

Efecto de la Indicación sobre el Presupuesto Fiscal

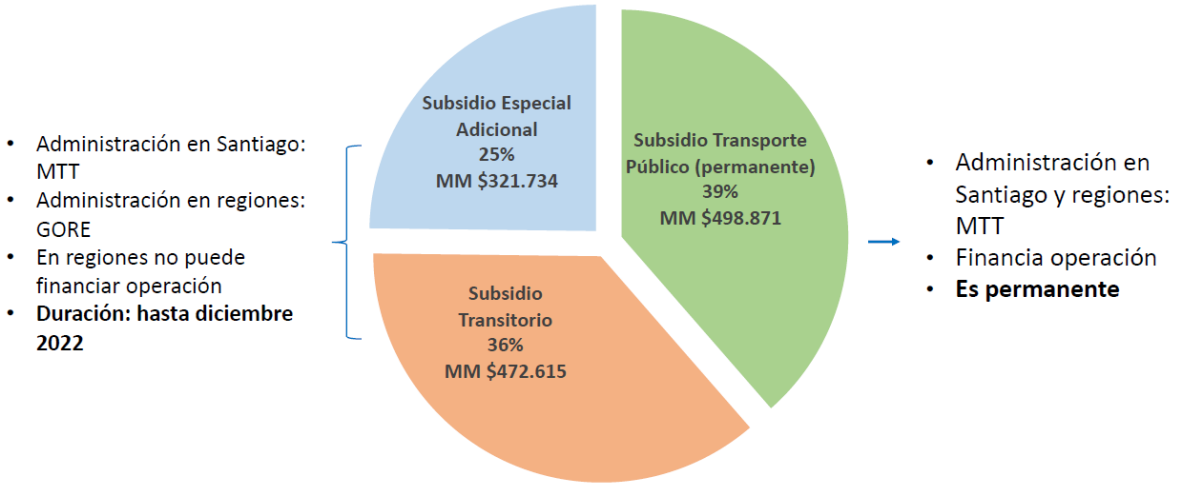
Las presentes indicaciones **no irrogan un mayor gasto fiscal**, respecto del IF antecedente N°98 de 2022, debido a que se utilizarán para su implementación los mismos recursos que el mensaje original dispone.

V -SÍNTESIS DE LA DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y ACUERDOS ADOPTADOS

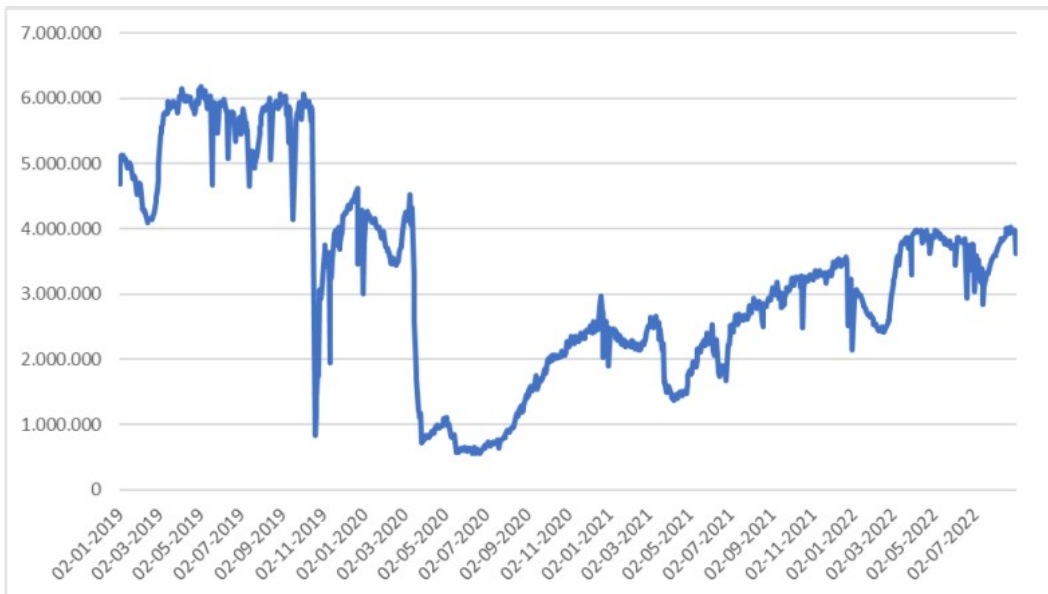
La Comisión recibió al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir. Señaló que el transporte público a nivel nacional se financia a través de la tarifa que pagan los usuarios y subsidios entregados directamente a la oferta. En el caso de Santiago, la totalidad de los fondos los administra el MTT, y financian la operación del sistema. Mientras, en el caso de regiones:

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

Se refirió al esquema de subsidios al transporte público nacional, el que explicó a partir de la siguiente gráfica:

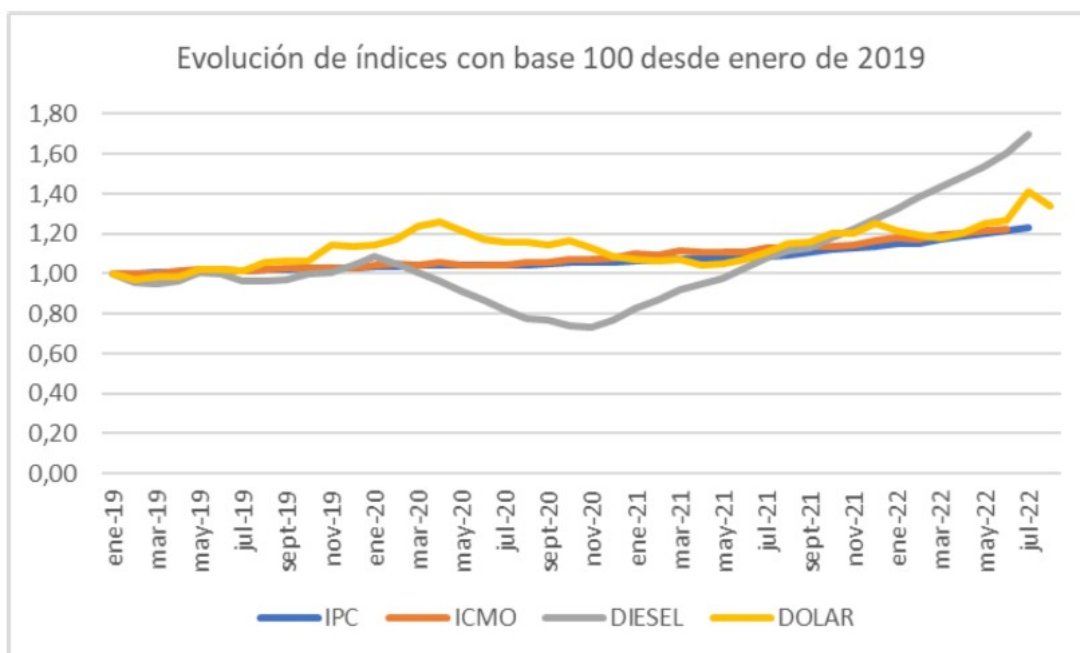


Posteriormente, describió el impacto que tuvo la pandemia sobre el sistema de transporte público.



En este contexto, indicó que, en junio de 2020, las transacciones del sistema Red fueron el 11% del mismo mes del 2019. En mayo de 2022, las transacciones del sistema Red alcanzaron el 67% del mismo mes del 2019. La recuperación de la demanda es gradual, lo que, sumado al aumento del parque automotor, teletrabajo y aumento de uso de otros modos, generarán impactos de largo plazo en la demanda. Esto se repite en regiones.

Por otra parte, se toman en cuenta los aumento en el costo de insumos:



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

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

Dicho lo anterior, se refirió a los problemas que el proyecto de ley apunta a resolver y la forma en que plantea hacerlo.

1) Déficit de financiamiento para financiar mejoras en regiones y operación en sistema metropolitano

- Se proyecta un déficit de financiamiento en los sistemas de transporte público para los años 2022, 2023 y 2024 en regiones y Santiago.

- Además, el presupuesto vigente no permite avanzar en mejoras de regulación y calidad de servicio en los sistemas regionales.

Propuesta

Incrementar el monto del "subsidio permanente" en MM \$42.010 para el año 2022, MM\$244.184 para el año 2023 y MM\$320.327 para el año 2024 (todo en \$ 2022).

Estos montos se reparten en forma equivalente entre el sistema RED de Santiago y el transporte público en regiones.

2) Este año termina la vigencia del "aporte especial" y "aporte especial adicional". (representan el 61% del total). Con ello:

- Se impediría mantener el financiamiento a los Gores a través del FAR (39,6% del programa de inversión regional).

- En el caso del sistema Red se obligaría un ajuste de grandes proporciones en la tarifa: \$650 adicionales.

Propuesta

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

3) Marco regulatorio y financiero insuficiente en regiones.

Existe un vacío respecto a las herramientas contractuales para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados de los contratos con operadores. Además, los Gores pese a recibir recursos para transporte, no cuentan con las atribuciones para subsidiar la operación.

Propuestas

- i) Habilitación a los Gobiernos Regionales para utilizar los recursos que reciben desde el FAR en subsidios operacionales, incluyendo transporte colectivo mayor y menor. Y establecimiento de que al menos el 20% de los recursos del FAR deba destinarse a proyectos de Transporte Público.

- ii) Flexibilización del uso de los recursos FAR asignados a la Región Metropolitana.

- iii) Extensión de figuras de Administrador Provisional de Transporte y estatuto de los bienes afectos a la concesión, para asegurar continuidad del servicio en caso de términos anticipados de contratos con operadores en regiones.

- iv) Flexibilización de plazos y condiciones considerados para la implementación del programa que permite renovar flota del transporte público en regiones.

4) Impactos de subsidios en remuneración de conductores.

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

Propuestas

Modificar el artículo octavo transitorio de la ley N°20.378, de forma de volver obligatoria la prerrogativa, actualmente facultativa, que impide que las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores. Además, se establecería la posibilidad de suspender el pago de subsidios a los prestadores de servicios de transporte que no incumplan con esta obligación.

Concluyendo su presentación, expresó que este proyecto de ley resuelve una urgencia, y plantea marco de financiamiento sólo hasta el año 2024. Se propone extenderlo hasta el año 2024 para reflejar explícitamente el compromiso del Gobierno de abordar una solución de largo plazo al problema de los subsidios al transporte público

nacional, mediante la presentación de un proyecto de ley "largo" a tramitarse por esta administración desde fines de este año.

Los recursos adicionales en regiones permiten avanzar en plan de regulación del transporte público para que, hacia el fin de esta administración, todas las capitales regionales y provinciales cuenten con sistemas regulados. El objetivo, finalmente, es avanzar en el cierre de la brecha entre el transporte público del Gran Santiago y los sistemas regionales.

La tramitación con discusión inmediata de este proyecto de ley se explica por la necesidad de contar con marco de financiamiento para el transporte público y para la inversión de los Gobiernos Regionales como un elemento relevante para la discusión del Proyecto de Ley de Presupuesto 2023.

Discusión

El diputado Cifuentes consideró imperativo recibir en audiencia a organizaciones de transportistas y a representantes de los Gobiernos Regionales. Indicó que las regiones son castigadas por dos vías en este proyecto, porque representando el 60% de la población reciben el 40% de los recursos. Y, además, porque la Región Metropolitana recoge recursos de la Ley espejo, a través del Fondo de Apoyo Regional. Por otra parte, manifestó que las normas relativas a las remuneraciones de los conductores serán fáciles de aplicar en las zonas reguladas, pero no así en la mayoría del país, que no tiene transporte regulado. El proyecto no corrige este y otros tantos problemas. Más aun, las soluciones propuestas, que regirán para el próximo año, pueden ser abordadas en la Ley de Presupuestos, por lo que no consideró conveniente avanzar en el proyecto en tabla.

El diputado Barrera consultó si existe un mecanismo para verificar o regular que el subsidio llegue a los trabajadores del transporte público. Añadió que el riesgo de no legislar este proyecto, se traduce en que la tarifa podría subir este año. Pidió mayor claridad al Ministro sobre el punto.

El diputado Mellado estimó necesario escuchar opiniones en torno al proyecto de ley. Indicó que con proyectos de esta naturaleza benefician al santiaguino, que además es el ciudadano que estadísticamente más evade la tarifa.

El diputado Brito expresó que el proyecto viene a solucionar los efectos más graves de la crisis de financiamiento del transporte público, pero no se hace cargo de los problemas estructurales del mismo.

El diputado Romero planteó sólo financiar el resto del año 2022.

El diputado Sauerbaum compartió las observaciones relativas al efecto del proyecto en su dimensión regional. Se mostró dispuesto a apoyar esta iniciativa, en la medida en que las regiones reciban un trato igual de beneficioso que la Región Metropolitana.

El diputado Bianchi expresó que la distribución que tiene actualmente la Ley Espejo entre la Región Metropolitana y las regiones, es absolutamente contraria al espíritu que motivó su dictación. Manifestó que esta discriminación le resulta imposible aceptar.

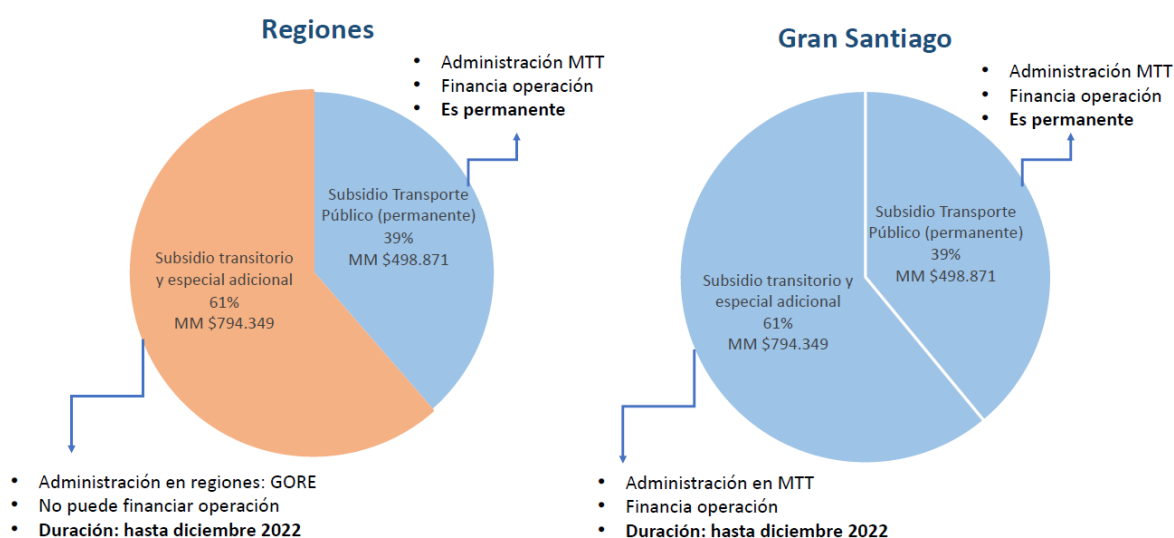
El diputado Giordano consideró que hay elementos que el proyecto de ley trata que no pueden ser abordados en la Ley de Presupuestos. Expresó que la situación contractual de los trabajadores del transporte es precaria, ya sea porque no tienen contrato o porque se les paga informalmente un monto superior al que señala el contrato. Propuso invitar a un representante de los gremios de los trabajadores.

A continuación, la Comisión recibió a la Directora de Presupuestos, señorita Javiera Martínez. Explicó que legislar esta materia en la Ley de Presupuestos no

sería conveniente. En primer lugar, porque no resuelve lo que sucedería el año 2022. En segundo lugar, porque se dejarían fuera las mejoras regulatorias introducidas por indicaciones que fueron consensuadas con las organizaciones y representantes de las regiones. Finalmente, en tercer lugar, porque actualmente la Ley de Presupuestos considera un excesivo número de normas, que no resulta prudente aumentar aun más. Respecto a la forma de distribución de los recursos del FAR, señaló que se hace de manera similar al Fondo Nacional de Desarrollo Regional, materia sobre la cual este proyecto de ley no innova, aun reconociendo que es un sistema mejorable.

El Ministro Muñoz expresó que el proyecto no es centralista, sino que mantiene la estructura a partir de la cual todo recurso que se destina a la Región Metropolitana tiene una réplica exacta para las regiones. Lo que plantea el proyecto es que al menos un 20% de los recursos que se destinan y que administran los Gobiernos Regionales vayan efectivamente a financiar el transporte público.

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir, abordó algunas de las preguntas formuladas por los parlamentarios en la sesión pasada. Indicó que el proyecto de ley busca extender los subsidios del transporte público por dos años más. Graficó el escenario actual de la siguiente manera:



La propuesta del proyecto es prorrogar la vigencia de los montos dispuestos en el artículo 3° transitorio de la Ley N°20.378, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados "aporte especial" y "aporte especial adicional", respectivamente. Por otra parte, busca incrementar el monto del "subsidio permanente" en MM \$42.010 para el año 2022, MM\$244.184 para el año 2023 y MM\$320.327 para el año 2024 (todo en \$ 2022). Estos montos se reparten en forma equivalente entre el sistema RED de Santiago y el transporte público en regiones.

	Total (MM)	Gran Santiago (MM)	Regiones (MM)
2022	\$42.010	\$21.005	\$21.005
2023	\$244.184	\$122.092	\$122.092
2024	\$320.327	\$160.164	\$160.164

Agregó que la iniciativa contempla también las siguientes propuestas:

i) Habilitación a los Gobiernos Regionales para utilizar los recursos que reciben desde el FAR en subsidios operacionales, incluyendo transporte colectivo mayor y menor. Y establecimiento de que al menos el 20% de los recursos del FAR deba destinarse a proyectos de Transporte Público.

ii) Extensión de figuras de Administrador Provisional de Transporte y estatuto de los bienes afectos a la concesión, para asegurar continuidad del servicio en caso de términos anticipados de contratos con operadores en regiones.

iii) Flexibilización de plazos y condiciones considerados para la implementación del programa que permite renovar flota del transporte público en regiones.

iv) Modificar el artículo octavo transitorio de la ley N°20.378, de forma de volver obligatoria la prerrogativa, actualmente facultativa, que impide que las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores. Además, se establecería la posibilidad de suspender el pago de subsidios a los prestadores de servicios de transporte que no incumplan con esta obligación.

v) Flexibilización del uso de los recursos FAR asignados a la Región Metropolitana (GORE RM).

El diputado Bianchi consultó si resulta posible incorporar un artículo transitorio nuevo, que disponga la obligación del Presidente de la República de enviar, en el plazo de dos años, un proyecto de ley que establezca de manera permanente un nuevo sistema nacional de transporte público remunerado de pasajeros.

El diputado Naranjo (Presidente) consideró que una iniciativa de tales características sería inadmisibles por exceder las ideas matrices del proyecto de ley.

El diputado Sauerbaum pidió mayor profundidad respecto a qué se podrá financiar con los subsidios operacionales.

El ministro Muñoz ratificó el compromiso del Gobierno de abordar una ley que establezca un nuevo sistema, la que esperó pueda ser iniciada en su proceso participativo en el mes de diciembre. Respecto de los subsidios operacionales, indicó que existen costos de infraestructura, de vehículos y de operación. En este contexto, los recursos pueden utilizarse, por ejemplo, para extender horarios de funcionamiento.

En representación de la Asociación de Gobernadoras y Gobernadores de Chile, concurrió el Gobernador (S) de Magallanes, Christian García. Consideró que se debe revisar la estructura de financiamiento del proyecto de ley, en el contexto de los recursos provenientes de la ley espejo. Por ejemplo, el FNDR representa el 60% de los recursos y el FAR el 40%. Agregó que hay algunos errores, particularmente a propósito de la administración del FAR, que recae en la DIPRES, entidad que luego los transfiere a los GORE. Argumentó que los GORE deben volver a tener un financiamiento adecuado a través de los FNDR, complementado por cierto por otros fondos, pero el primero debe tener mayor entidad.

A continuación la Comisión recibió al señor Mario Pinto, Presidente de la Unión de Conductores de Taxis Colectivos. Expresó que desde el punto de vista de los conductores de los taxis colectivos, este un proyecto no tiene mayor injerencia en lo que hoy nos afecta, me refiero a lo laboral y sobre todo en lo económico, se refiere al financiamiento del transporte público regulado o concesionado del país. Si bien se nombra al transporte menor de pasajeros (taxis colectivos), no se hace mención a quienes somos parte fundamental de este rubro (los conductores), ni mucho menos que seamos beneficiarios de alguna medida. Somos 90.000 conductores aproximadamente en el país que estamos al debe en la actualidad, antes de la pandemia éramos 130.000 aprox.(60.000 vehículos inscritos en el MM.TT. pero muchos se trabajaban a dos o 3 turnos).

Dio cuenta de que el día 06 de septiembre del año en curso, estuvieron reunidos precisamente con el ministro de transportes., digo reunidos por que me acompañaron en esa reunión, el sr. Patricio Veloso Cristi, secretario del gremio (UNCOTAXCOL) y la Sra. Lorena Hernández Hueichan, presidenta del Bienestar de Osorno e integrante de la alianza nacional de conductores (ANAXTACCOL). En esta audiencia, que fue solicitada al Ministro, en el marco de lo resuelto en el proyecto de resolución N° 30, aprobado por mayoría en la cámara de Diputados en la que se solicita soluciones y medidas en temas laborales y previsionales en favor de los conductores, se le consultó al Ministro con respecto a la solicitud que varios dirigentes y gremios de conductores del país con respecto a la solicitud de bonos compensatorios por el efecto pandemia y por el alza sostenida de los combustibles, el ministro adujo que en el proyecto se propone aplicar subsidios tarifarios, pero que en la práctica a ellos, que no tienen vínculo alguno con los dueños de vehículos, ni contratos, ni previsión social, no les sirve, no es aplicable, por lo tanto lo que pidieron, es que se incluya en la modificación del artículo cuarto transitorio, de la ley 20.378 que indica, que el 20 % de los recursos se debe gastar en proyectos de transporte público, que exista un decreto que especifique que un porcentaje valla destinado directamente en beneficio de los conductores, (subsidios, bonos, etc.) que no pase por los dueños de los vehículos, un porcentaje establecido o definido en este proyecto (por decreto), y velar que las seremías cumplan con lo establecido, y no que los recursos se vayan a otros ítems, como pasa en la actualidad. En este punto, vuelve a tomar importancia el tema el registro nacional de conductores, que para nosotros y el estado es de vital importancia, porque al existir, sería más fácil aplicar políticas públicas en beneficio de estos (conductores). El día 18 de julio del año en curso, en la sesión de la comisión de transportes de esta cámara, en la que participe precisamente, exponiendo sobre la crisis económica del rubro por los motivos antes mencionados, el Diputado Sr. José Castro Bascuñán, planteo la moción de la posibilidad de implementar una ayuda a través de estos fondos (ley espejo) aprovechando que se estaba discutiendo el proyecto en cuestión. También en esta comisión se llegó al consenso de que era el momento de ir en ayuda de los conductores, por que hasta ese momento, hemos estado en absoluto abandono por parte del estado.

Llamó a no olvidar que cuando todos los medios de transportes paralizaron en pandemia, (inclusive las aplicaciones) los conductores de los taxis colectivos siguieron prestando su servicio, arriesgando nuestras vidas y las de nuestras familias y con el nulo apoyo de las autoridades del gobierno saliente.

Como dato anecdótico, indicó que el día 24 de abril del 2020 en la sesión de la comisión de transportes del senado, su presidente, el sr, Juan Pablo Letelier señaló: que en el tesoro público hay más de 211 millones de dólares por no uso de los fondos de la ley espejo correspondiente al año 2019, (sin contar los del año 2020,2021 y 2022) y sin contar los fondos que se van a otros proyectos.

A continuación, expuso el señor Luis Núñez, Vocero Nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile. Expresó que el mayor problema del sistema se debe a las precarias condiciones laborales de los conductores. En este contexto, los subsidios que otorga el Estado rara vez llegan a los trabajadores y sólo contribuyen a aumentar las arcas de los propietarios de los vehículos. Agregó que beneficios como la tarifa rebajada al adulto mayor o el destinado a ayudar a absorber las alzas de los costos de combustible, no son efectivas porque en definitiva son incapaces de llegar a los conductores, quienes son los que reciben un pago menor de parte de los adultos mayores y tienen que asumir las alzas de los combustibles. Pidió a la Comisión considerar porque se protejan las condiciones laborales de los conductores.

El señor Claudio Morales, Presidente del Sindicato de Taxistas Independientes de Santiago, manifestó que los taxistas nunca han sido considerados por la ley espejo. Por esa razón, concurren para que por primera vez se los incluya.

El señor Eduardo Castillo, Presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile, expresó los taxis colectivos se encuentran plenamente regulados en todo Chile”, a través del decreto supremo 212, reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, del ministerio de transportes y telecomunicaciones, cuya promulgación: 15-oct-1992 y publicación: 21-nov-1992 y adicionalmente por resolución exenta n° 2.127, de 3 de agosto de 2017, publicada el 13 de octubre de 2017, del ministerio de transportes y telecomunicaciones, en la Región Metropolitana se establece un perímetro de exclusión para servicios de taxi colectivo urbano, en área geográfica correspondiente a la provincia de Santiago y las comunas de Puente alto y San Bernardo, de las provincias Cordillera y Maipo, respectivamente. También, por artículo 8° del Decreto Supremo N° 265 de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores. Vehículos definidos para el transporte de pasajeros por carretera entre Tacna y Arica.

En el año 2009 en la ley 20.378 y luego en el año 2013 en la ley 20.696 se reconoce al Taxi Colectivo como transporte público menor, siendo considerando en el programa especial de renovación o modernización a través de los fondos FAR (solo algunas regiones, excepto en la RM), no incluyéndolo en plenitud. En la actualidad NO Existe un reconocimiento concreto por parte del Estado de Chile a este tipo de servicio al no ser parte integral del sistema de transporte público de pasajeros con los beneficios y subsidios de otros modos de transporte, cuestión que las diversas autoridades de turno NO han asumido. Considerando que el 80 % del transporte público en Regiones es con taxis colectivos, y en la Región Metropolitana en la mayoría de las comunas periféricas (acercándolos a las estaciones de Metro, oficinas, lugares de trabajo y otros lugares de afluencia de público), existiendo un equilibrio entre los factores oferta y demanda. Siendo el Taxi Colectivo un servicio esencial para el desarrollo de las ciudades y traslado de la comunidad, la inclusión del taxi colectivo en el sistema de transporte público es fundamental. La integración e inclusión en plenitud al taxi colectivo en el sistema de transporte público con subsidios que permitan su modernización y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura. Considerando el acceso y operación a todas las vías especiales y corredores segregados. Debe existir igualdad de trato, con una fiscalización efectiva que mitigue los efectos negativos de la conducta de la evasión en el transporte público mayor (la que afecta a todos los habitantes y usuarios del sistema), considerando, entre otros, los siguientes aspectos;

El contexto actual que vive el país, enfrentando desde marzo de 2020 una pandemia causada por el brote del virus COVID-19, también llamado Coronavirus o 2019-NCOV, y las medidas sanitarias adoptadas, ha generado una crisis importante en el sector (propietarios, conductores, entidades prestadoras de los servicios) con serias complicaciones económicas, dejando sin el sustento principal, y en algunos casos único, de los hogares. Quedando la actividad en la vulnerabilidad absoluta. No se ha podido trabajar en forma normal desde octubre del año 2019. Agudizándose en el año 2020, situación que continúa ahora en el 2022.

Desde el estallido social, ha habido una precarización del sistema;

- ✓ La actividad opera con menos del 50% de las Flotas. Por falta de conductores y enfermedades producidas por la crisis sanitaria.
- ✓ Cerca del 40% paga sus compromisos económicos,
- ✓ Las cuotas a propietarios de parte de conductores están al mínimo, convirtiéndose en una relación de apoyo social más que comercial.
- ✓ Los pasajeros han disminuido

✓ Incertidumbre en la operación producto que se depende de múltiples factores diarios que permitan brindar un buen servicio (no existiendo seguridad si se puede o no brindar un servicio).

✓ Los combustibles siguen en Alza, superando el umbral de los \$1.300.-

✓ Las líneas sin recursos, terminales cerrados y las vías congestionadas.

✓ Falta de garantías en el uso de las vías especiales o exclusivas.

✓ En la RM la evasión del sistema Red es enorme, sin ver luces de solución. Más del 80% de las líneas de Colectivos no han recuperado su público usuario normal, a pesar de levantarse la cuarentena sanitaria (por el mismo problema de la evasión, sobre del 80% en las comunas de la periferia). Habiendo un significativo detrimento a los operadores del transporte público menor.

✓ La alta tasa de motorización existente en todas las ciudades del país. Congestionando las vías y disminuyendo la necesidad de transporte público, sin incentivos reales que permitan privilegiar el sistema (uso de corredores, vías especiales, vías exclusivas, flexibilización de vías a operar). Falta incentivar verdaderamente el uso del transporte público eficiente y seguro, permitiendo que los usuarios dejen de ocupar sus automóviles y privilegien el sistema.

✓ Aumento del Teletrabajo, lo que ha incidido en la baja de pasajeros que usan el sistema, en algunos sectores. El homeoffice implica que se puedan eliminar viajes mensuales. Naciendo paulatinamente la modalidad híbrida.

✓ La alta inseguridad en la operación, por la delincuencia.

✓ La alta informalidad que se ha producido en los distintos sectores del transporte (incentivada por el descontrol y desregulación de vehículos particulares prestando servicios de transporte público a través de Apps y paraderos informales en los principales centros comerciales y paraderos en la vía pública del país), con escasa fiscalización e inacción de la autoridad administrativa, permitiendo que las Apps colaborativas proliferen sin control alguno, perjudicando al sector y entregando inseguridad a la comunidad usuaria. No habiendo luces de solución en el proyecto de ley BOLETÍN N° 11.934-15, se incentiva la desregulación; no hay plazos acotados para equilibrar las exigencias con el sistema de alquiler, se incentiva el aumento sin control de la cantidad de vehículos a operar no existiendo el equilibrio e igualdad con el sistema regulado, no existe una identificación clara de los vehículos a operar como un distintivo en puertas o placa patente identificatoria. Esperamos y solicitamos que la Cámara de Diputadas y Diputados rechace las indicaciones del Senado, y así se pueda generar una comisión mixta que permita enmendar el proyecto, acudiendo a hacer justicia con el sector de alquiler, en sus distintas modalidades, y que pueda existir una igualdad y equilibrio en las atribuciones y exigencias). Todo lo cual impide poder desarrollar la actividad con normalidad y proyectar a futuro. Siendo esencial incluir al Taxi Colectivo en plenitud en la ley de subsidios, con recursos permanentes para tarifas, desarrollo e infraestructura, y aumentando los recursos transitorios para el programa de modernización de flota. Avanzando hacia el cambio del modelo de negocio con un ecosistema robusto de acuerdo con la realidad de cada región.

Manifestó que necesitan decididamente el apoyo de la Comisión para incidir ante el ejecutivo para que:

i. el taxi colectivo pueda ser incluido en plenitud en la ley 20.378, con subsidios permanentes, aumento del Fondo FAR para la modernización y gastos de operación de flota, con inclusión en plenitud de la RM, considerando indicaciones al afecto en el proyecto de ley Boletín 15140-15 ; siendo vital incluirlo en forma integral en el sistema de transporte público con subsidios permanentes que permitan su modernización, integración y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura. (ello permitirá su recuperación, estabilidad y desarrollo en convivencia con el transporte público mayor). Avanzando sustancialmente en la capacitación

y asesoramiento correspondiente de los operadores y microempresarios del sector, permitiendo que en cada Región y provincia se acuda a las particularidades y necesidades de la actividad en forma directa y efectiva, sin exclusión. El Taxi Colectivo es parte del transporte público, siendo esencial en el movimiento de las ciudades, en especial, en horarios puntas y nocturnos en las poblaciones, aportando a la efectiva seguridad de los pasajeros).

ii. Exista una mejora y permanencia del programa renueva tú colectivo, incluyendo la Región Metropolitana, especialmente con tecnologías limpias. Incentivando desde la primera etapa de postulación el mejoramiento de las condiciones y calidad. Y, a la vez, desincentivando el endeudamiento innecesario con la entrega de los recursos desde el momento de la compra. La gran mayoría de los Gobiernos regionales entrega los recursos después de comprado el vehículo, y en muchos casos después de 6 a 12 meses. Teniendo los microempresarios que endeudarse financieramente con el pago de altos interés en el sistema.

iii. Resolver las dificultades del Fondo de Apoyo Regional (“FAR”). Actualmente, los gobiernos regionales están limitados al uso de estos fondos sólo para inversión y no para gasto. Lo anterior ha implicado que estos dineros sólo hayan sido invertidos en infraestructura –no necesariamente asociada a transporte- y cualquier otro proyecto que no suponga un gasto permanente. Solo el 5% es ocupado para transporte, y el 95% en otras necesidades de la comunidad o decisiones de los GORE. Perjudicando, el desarrollo del transporte público en regiones, que esencialmente es prestado con taxis colectivos (perfectamente, en estos tiempos, se podrían dirigir recursos a subsidiar tarifas e infraestructura, con beneficios sustanciales y ahorros para comunidad en general).

La iniciativa en trámite es un proyecto de ley que define un nuevo marco de financiamiento para los sistemas de transporte público de regiones y la Región Metropolitana, que se traduce en una extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378; aumentar el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo cuerpo legal, además de ampliar a los sistemas de transporte público regional figuras que propenden a asegurar la continuidad operacional de éstos. Fundamentándose por el Ejecutivo que una de las principales directrices del actual gobierno en materia de transporte público es la optimización de los servicios entregados a las y los habitantes de nuestro país. Lo anterior, pues el transporte público constituye una herramienta esencial para avanzar en el acceso continuo e igualitario de todos y todas a los servicios que se requieren para concretar proyectos individuales y colectivos, junto con satisfacer necesidades cotidianas en ámbitos tan amplios como los laborales, de educación, salud, abastecimiento, ocio o deporte.

Sugirió al Ejecutivo:

a) Que pueda presentar una indicación que Modificase el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378 en el siguiente sentido: Elimínese en el inciso primero la frase final “, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto”. Ello permitirá reparar la injusticia ocasionada con los taxis colectivos del área urbana de la RM.

a) También, se incluya en el Subsidio de apoyo regional FAR, a los Taxis Colectivos definidos para el transporte de pasajeros por carretera entre Tacna y Arica, por el artículo 8° del Decreto Supremo N° 265 de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El ministro Muñoz valoró los planteamientos de los expositores. Indicó que varios de los elementos del proyecto de ley se han fortalecido a partir de diálogos de esta naturaleza. Respecto a los recursos disponibles para las regiones, manifestó que hay una disposición muy clara de evaluar cómo fortalecerlos y los mecanismos de distribución. Estas materias serán centrales en la discusión de la ley de rentas regionales.

A continuación, se procedió a la votación de las disposiciones sometidas al conocimiento de la Comisión de Hacienda:

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

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

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

Indicación del Diputado Romero:

Para suprimir en el número 1) del artículo 1º del proyecto, la expresión “el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores.”.

Puesta en votación, la indicación resultó rechazada por siete votos en contra y tres a favor. Votaron a favor los diputados Mellado, Romero y Von Mühlenbrock. Votaron en contra los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Mirosevic, Naranjo, Sepúlveda y Yeomans.

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

Puestos en votación los números 1 y 2 del artículo 1, resultaron aprobados por nueve votos a favor y una abstención. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans. Se abstuvo el diputado Romero.

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

Indicación del Diputado Romero:

Para suprimir el número 4) del artículo 1º del proyecto.

Puesta en votación la indicación, resultó rechazada por siete votos en contra y cuatro a favor. Votaron a favor los diputados Cifuentes, Mellado, Romero y Von Mühlenbrock. Votaron en contra los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Mirosevic, Naranjo, Sepúlveda y Yeomans.

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

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

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

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

“A su vez, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales, definidos en el decreto 237/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o en el decreto que lo reemplace, en los días hábiles del período señalado. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario

deberá restituir un 10% de la suma percibida por cada servicio especial realizado. La suma a restituir, por cada incumplimiento señalado en este artículo, deberá ser”.

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

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

Indicación del Ejecutivo:

- Para modificar el numeral 5) en el siguiente sentido:

a) Reemplázase la letra c) por la siguiente:

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

“A su vez, durante el periodo de 48 meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 237 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992 o el que lo reemplace, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por concepto del beneficio percibido por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser.”.

b) Incorpórase un nuevo literal e), pasando el actual literal e) a ser f), del siguiente tenor:

“e) Intercálese un inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto, del siguiente tenor:

“Con todo, el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago podrá utilizar los recursos asignados del Fondo de Apoyo Regional Metropolitano para invertir hasta un 60% de esos recursos en proyectos de interés regional dentro de la totalidad del territorio que abarca la Región Metropolitana.”.

Puesto en votación el número 5), con la indicación propuesta, resultó aprobada por unanimidad. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

N°6

Indicación de los Diputados Barrera y Giordano:

Para agregar un número 6) nuevo, del siguiente tenor:

“Sustitúyase en el inciso primero del artículo octavo transitorio la expresión “remuneraciones” por “ingresos”, las tres veces que aparece.”

El diputado Barrera señaló que muchas veces los ingresos son distintos a la remuneración, entendiéndola como remuneración base, por lo que, de calcularse en la forma propuesta por el proyecto, los recursos serán inferiores a los que corresponderían.

El diputado Romero mencionó que el concepto de remuneración es amplio, comprensivo de todas las prestaciones que corresponden al trabajador. Ingreso, por otra parte, es más bien un término contable que se aplica en el ámbito de la empresa. Propuso agregar, luego de remuneraciones, “y cualquier otro ingreso asociado a la labor”.

El Ejecutivo coincidió con lo planteado por el diputado Romero, entendiendo que el concepto remuneración es más preciso en este contexto. Se manifestó

conforme con la redacción propuesta por la indicación y el planteamiento del diputado Romero.

En definitiva, la redacción de la indicación sometida a votación fue la siguiente:

“Agrégase, en el inciso primero del artículo octavo transitorio, a continuación de la expresión “remuneraciones” las tres veces que aparece, la frase “y cualquier otro ingreso asociado a la labor”

Puesta en votación la indicación, con la modificación propuesta, resultó aprobada por doce votos a favor y una abstención. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Von Mühlenbrock y Yeomans. Se abstuvo el diputado Sepúlveda.

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

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

b) Incorpórese un segundo inciso del siguiente tenor:

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

Letra b)

Indicación del Diputado Mellado:

Para modificar la letra b) del numeral 6 del artículo primero, incorporando, en el nuevo inciso segundo que se agrega al artículo octavo transitorio de la Ley N° 20.387, inmediatamente después del punto final, que pasa a ser un punto seguido, lo siguiente:

“Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo.”

El Ejecutivo estuvo de acuerdo con esta indicación.

Puesta en votación la indicación, resultó aprobada por unanimidad. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

Indicación de los Diputados Barrera y Giordano:

Para agregar una nueva letra c) al número 6) del artículo 1, del siguiente tenor:

c) Agrégase un inciso segundo al artículo octavo transitorio del siguiente tenor:

“En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. De este incumplimiento podrá también

todo trabajador u organización sindical informar a la Inspección del Trabajo, incluso de forma anónima, la que también realizará inspecciones aleatorias.”

El ministro Muñoz consideró que esta redacción es superior a la contenida en la letra b) recién aprobada, por lo que sería razonable reemplazarla por esta, considerando lo aprobado en la indicación del diputado Mellado.

La diputada Yeomans indicó que debería incluirse la posibilidad de denunciar de forma anónima.

En definitiva, la Comisión acordó la siguiente redacción, para reemplazar la propuesta aprobada a propósito de la letra b) del número 6) del artículo 1:

“En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima, la que también realizará inspecciones aleatorias.”

Puesta en votación, resultó aprobado por unanimidad. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

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

Puesto en votación, resultó aprobado por unanimidad. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

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

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

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

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

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

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

Puesto en votación, resultó aprobado por unanimidad. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

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

Puesto en votación, resultó aprobado por unanimidad. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Ramírez, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

El diputado Bianchi expresó que era imposible votar en contra de esta iniciativa, toda vez que viene a solucionar un problema de financiamiento urgente. Sin perjuicio de ello, recordó al Ejecutivo dos compromisos: el primero, destinado a solucionar los problemas que existen actualmente en torno a los recursos que se destinan a las regiones, y otro, el de presentar, en el plazo de dos años, un proyecto de ley que aborde de manera integral el establecimiento de un nuevo sistema de transporte de pasajeros.

El diputado Mellado coincidió con el diputado Bianchi, agregando que esta situación se arrastra por 13 años, la que no puede seguir siendo financiada por todos los chilenos.

El diputado Cifuentes lamentó la premura con que el Ejecutivo obliga a legislar. Compartiendo el fondo de la iniciativa, llamó a tener una discusión más reposada, toda vez que los recursos contemplados y el mecanismo de distribución hacia las regiones, amerita mayor profundidad en el debate.

El diputado Mirosevic expresó que este proyecto habilitará a los Gobiernos Regionales a utilizar el FAR para subsidios operacionales en sus territorios, por ejemplo, rebajando el pasaje de adultos mayores.

El ministro Muñoz manifestó que en el plazo de dos años el proceso no sólo se inicia, sino que, esperó, debiera concluirse, con una amplia participación ciudadana.

Tratado y acordado en las sesiones especiales celebradas el martes 6, miércoles 7, lunes 12 y martes 13 de septiembre del año en curso, con la asistencia presencial o remota, de los diputados(a) señores Boris Barrera Moreno, Carlos Bianchi Chelech, Jorge Brito Hasbún, Ricardo Cifuentes Lillo, Miguel Mellado Suazo, Vlado Mirosevic Verdugo, Jaime Naranjo Ortiz (Presidente), Guillermo Ramírez Diez, Agustín Romero Leiva, Frank Sauerbaum Muñoz, Alexis Sepúlveda Soto, Gastón Von Mühlenbrock Zamora y señora Gael Yeomans Araya.

El diputado señor Vlado Mirosevic Verdugo fue reemplazado por el diputado señor Alejandro Bernales Maldonado en la sesión especial del martes 6 de septiembre de 2022.

El diputado señor Gastón Von Mühlenbrock Zamora fue reemplazado por el diputado señor Eduardo Cornejo Lagos en la sesión especial del lunes 12 de septiembre de 2022.

Asimismo, asisten, en la sesión especial del miércoles 7 de septiembre de 2022, los diputados señores Nelson Venegas Salazar y Andrés Giordano Salazar.

Por las razones señaladas y consideraciones que expondrá el Diputado Informante, la Comisión de Hacienda recomienda aprobar los artículos de su competencia en la forma explicada.

Sala de la Comisión, a 13 de septiembre de 2022.

MARÍA EUGENIA SILVA FERRER
Abogado Secretaria de la Comisión