BOLETÍN Nº 8.289-15

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 20.378 QUE CREA UN SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, INCREMENTANDO LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO Y CREANDO EL FONDO DE APOYO REGIONAL (FAR).

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y conforme a lo dispuesto en los artículos 220 y siguientes del Reglamento de la Corporación.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

1.- Origen y urgencia

La iniciativa tuvo su origen en la Cámara de Diputados por un mensaje de S.E. el Presidente de la República, calificada de “suma urgencia”.

2.- Disposiciones o indicaciones rechazadas

Indicaciones del Diputado señor Robles a los numerales 1) y 4) del artículo único del proyecto.

3.- Disposiciones que no fueron aprobadas por unanimidad

- La totalidad de los artículos aprobados.

4.- Se designó Diputado Informante al señor VON MÜHLENBROCK, don GASTÓN.

* * *

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto el señor Pedro Pablo Errázuriz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; la señora Gloria Hutt, Subsecretaria de Transportes, acompañados por el Jefe de la División de Subsidios, señor Javier Olivos; el Asesor del Programa de Subsidios al Transporte, señor Roberto Villalobos, y el Asesor Legislativo, señor Juan Carlos González, todos del MTT, además del Jefe de Pasivos Contingentes y Concesiones de la Dipres, señor David Duarte.

El propósito de la iniciativa consiste en incrementar el subsidio dispuesto en la ley N° 20.378 para el Transantiago y aumentar los recursos del mecanismo espejo para el transporte de regiones, creando un Fondo de Apoyo Regional (FAR).

El **informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos**, con fecha 23 de abril de 2012, señala que el proyecto incrementa el subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo de la ley N° 20.378, 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 de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago mediante estudios especializados.

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 como 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	2O16	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 Transantiago	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 que no se inserta a este informe.

Recursos Adicionales PdL que modifica ley N° 20.378	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Efecto Neto Transantiago Efecto Neto Regiones	102.003 118.378	170.206 118.378	209.191 118.378	246.047 118.378	246.047 118.378	246.047 246.047
Total:	**220.380**	**288.583**	**327.568**	**364.424**	**364.424**	**492.094**

Finalmente, el mayor gasto que representa este proyecto de ley el año 2012, se financiara con recursos de la Partida del Tesoro Público.

En el **debate de la Comisión** el señor Pedro Pablo Errázuriz hizo presente que el proyecto surgió fruto del alto nivel de tarifas alcanzado por el sistema de transporte público de Santiago y del reconocimiento de la falta de recursos adicionales para las demás regiones del país. Fue por eso que el Ejecutivo, en estrecha colaboración con la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, decidió presentar la iniciativa, cuyo texto primitivo fue bastante conversado. Más tarde, la Comisión propuso varias indicaciones que, por tratar materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, fueron analizadas y patrocinadas por el Gobierno.

Destacó que el proyecto tiene por objeto principal mantener el nivel de gasto registrado por Transantiago en 2011, año en que se llega a un nivel tarifario suficientemente alto y de reconocida estabilidad del sistema, y aumentar el subsidio destinado a regiones distintas de la Metropolitana en $ 120 mil millones, flexibilizando su uso en éstas, de modo de poder llegar a sectores rurales y zonas no licitadas que actualmente no pueden beneficiarse de esos recursos. Se incorpora a ferrocarriles entre los sistemas de transporte susceptibles de ser subsidiados para revertir la tendencia a la desaparición definitiva de los mismos. A iniciativa de la comisión técnica, se incorporan también los taxis colectivos. Se incorpora una restricción en el sentido de que el 50% de los fondos debe ser utilizado en mejoras tarifarias o equivalentes, como podría ser la modernización de la flota. También se consultan recursos para que el MTT pueda tener profesionales de buen nivel en todas las regiones, a fin de priorizar y definir desde ellas las medidas conducentes para mejorar los sistemas de transporte público.

La señora Gloria Hutt, agregó que el proyecto en estudio no apunta sólo a cubrir el déficit operacional que registra el Transantiago, sino principalmente a mejorar los sistemas de transporte público, tanto en la Región Metropolitana de Santiago, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, como en las demás regiones del país, para cerrar la brecha existente con el transporte capitalino. Recordó que las regiones distintas de la Metropolitana cuentan con un fondo espejo derivado del financiamiento otorgado al Transantiago, pero que no está acompañado de un plan de inversiones que permita mejorar el transporte público en ellas, por lo que el proyecto se hace cargo de ello. Al efecto, se está haciendo incluso una

reforma estructural al interior del Ministerio para acompañar el proceso de modernización de los sistemas regionales de transporte, con personal calificado para administrarlos, y coordinar de manera más eficaz el sistema capitalino, integrando los distintos modos de transporte público existentes, incluyendo taxis, ferrocarril, metro, etcétera. En tal sentido, el MTT tiene la expectativa de que este proyecto constituya una oportunidad para ofrecer a la población el servicio que merece y para mantener el porcentaje de participación del transporte público, en los traslados motorizados de la gente, en 50%.

La señora Subsecretaria de Transportes mencionó la alta rentabilidad social que presentan los programas de cobertura de zonas aisladas y transporte escolar gratuito, en cuanto facilitan el trabajo de las personas adultas y la asistencia de los niños al colegio. Respondiendo a una consulta del Diputado señor Marinovic, explicó que la ley Nº 20.378 establece un esquema de ejecución de gastos en cascada, es decir, que los recursos deben destinarse prioritariamente a cierto tipo de proyectos y sólo a falta de ellos pueden invertirse en otra cosa definida en la ley. En defecto de todo lo anterior, el remanente puede transferirse al FNDR, hasta un monto máximo preestablecido, para ser aplicado a proyectos aprobados por los Cores. Destacó que uno de los cambios que propone el proyecto es justamente la supresión de ese esquema de inversiones, de modo que pueda ampliarse, por ejemplo, la cobertura de programas de rebaja tarifaria, sin tener que priorizar otros proyectos señalados por la ley.

El señor Juan Carlos González puntualizó que la ley Nº 20.378 contiene ciertas restricciones para acceder a la rebaja de tarifas, que el proyecto viene eliminando, porque ellas tenían por finalidad cuidar los recursos, pero finalmente terminaron excediendo este propósito y se constituyeron en trabas para llevar dicho beneficio a la población. En relación con el subsidio a la demanda, explicó que la exigencia de un medio de pago tecnológicamente complejo ha imposibilitado su entrega, razón por la cual se suprime. En cuanto al subsidio al Transantiago, señaló que para evitar nuevas alzas de tarifas se mantiene el monto del subsidio transitorio otorgado el año 2011, cuando se logró estabilizar la operación del sistema, hasta el año 2022, fecha en que terminan los contratos de concesión actualmente vigentes.

Así, la distribución de recursos que esta iniciativa destina a subsidiar el transporte público a partir del año 2013 queda como sigue: $ 190 mil millones de subsidio permanente y $ 180 mil millones de subsidio transitorio para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Para las restantes provincias y comunas de Santiago y demás regiones del país, habrá también $ 190 mil millones de subsidio permanente y un fondo de apoyo de $ 180 mil millones radicado en el Tesoro Público.

En el aspecto normativo, se mantiene el concepto central de la ley respecto del subsidio permanente relacionado con el pasaje escolar. Vale decir, que su propósito es compensar los menores ingresos que perciben los operadores por otorgar este beneficio. Se elimina la modalidad de “cascada” para la ejecución del subsidio a regiones, así como la exigencia tecnológica

y la restricción de licitación por perímetros de exclusión, debiendo éstos ser revisados por el panel de expertos cuando se establezcan y no pudiendo exceder los siete años de duración. Para el caso de Santiago, el panel de expertos determinará en adelante el ajuste de tarifas en forma trimestral, y no mensual como en la actualidad, manteniéndose la posibilidad de que el MTT solicite un ajuste adicional en el caso del indexador. Se modifica la alusión permanente al pasaje escolar en las metodologías, parámetros y referencias, remitiendo a elementos más propios de la empresa del transporte. Se amplía conceptualmente la definición de transporte público mayor y se modifica el esquema de los Planes Maestros de Infraestructura para el Transporte Público (PMITP), para facilitar la ejecución regional, pues hoy en día se exige que cada región tenga un plan maestro, que debe ser firmado por cinco Ministerios y el Intendente respectivo, lo que sólo se justifica en aquéllas que tienen zonas metropolitanas importantes, pero en la mayoría de ellas bastaría un instrumento de planificación vial pactado entre el MTT y la Intendencia Regional, que es lo que propone el proyecto de ley. Finalmente, dentro del FAR se establece un programa de apoyo a ferrocarriles destinado a financiar mejoras en las condiciones técnicas y de calidad, administrado por el MTT y regulado por decreto supremo de éste y del Ministerio de Hacienda, adicional al subsidio actualmente destinado a rebajar tarifas en trenes urbanos y de cercanía.

En lo financiero, se incrementan los recursos del subsidio permanente y del subsidio transitorio, que en el caso de regiones distintas de la Metropolitana de Santiago pasa a constituir un fondo, que no es decreciente como era originalmente y que se prolonga hasta 2022, pudiendo destinarse a grandes proyectos de inversión regional y a ferrocarriles. El subsidio transitorio al Transantiago decrece a partir de 2018 en 1%, pero podría compensarse con una modificación del monto a propuesta del panel de expertos, en base a criterios de eficiencia, previa evaluación del sistema mediante un estudio externo. Por su parte, el remanente del subsidio a regiones (permanente y transitorio) pasa al FAR, que se ejecuta desde el Tesoro Público, lo que permitiría financiar proyectos plurianuales y plurirregionales. Además, se flexibiliza la distribución y ejecución del subsidio. Hay un modelo de trasvasije de recursos entre el subsidio de Santiago y zonas colindantes, como Lampa, Colina o Buin, para facilitar la integración tecnológica o de tarifas, vía Ley de Presupuestos. Se reemplazan los reglamentos actuales, que contienen metodologías de distribución, por decretos supremos anuales firmados por los Ministros de Transportes y Hacienda, y algunos además por Interior, que no podrán afectar programas en desarrollo. Hay un potenciamiento de los efectos y ejecución del subsidio, tratando de asegurar que estos recursos no sean simplemente dineros asignados a regiones para financiar proyectos que buenamente se puedan presentar, sino que contribuyan efectivamente a mejorar la calidad de los servicios de transporte regionales, para lo cual se garantiza un porcentaje mínimo (50% a partir de 2015) destinado a rebaja de tarifas, calidad y seguridad; se reservan recursos para incrementar las capacidades profesionales en las regiones y se reconoce a los taxis colectivos como transporte público menor, incorporándolos a programas de modernización. Por último la actual posibilidad de exceso anual de 10% por decreto fundado de Hacienda, contenida en el artículo 3° transitorio, se reduce a 5%.

El señor Roberto Villalobos explicó que la distribución de los recursos entre regiones está regulada en un reglamento que cita el artículo 2º de la ley Nº 20.378, el cual establece la posibilidad de efectuar reasignaciones en función de la ejecución real de los mismos. Pero, en general, cada uno de los subsidios contemplados en la ley genera ciertos compromisos. Así, por ejemplo, en el caso del subsidio a la oferta en zonas licitadas, el monto destinado a la rebaja de las tarifas escolar y de adulto mayor en Valparaíso va generando un arrastre para los años siguientes, y lo mismo el que se destina a zonas que presentan cierto grado de aislamiento. Luego, la construcción de todos estos programas de subsidios, conforme a una metodología apropiada a cada región, va determinando la distribución de los recursos entre ellas. Para el caso de los recursos transferidos al FNDR, el año 2011 se utilizó la misma fórmula de distribución definida en la ley para ese fondo.

En respuesta a diversos comentarios formulados por los señores Diputados, el Ministro señor Errázuriz afirmó que el Transantiago ha ido disminuyendo el déficit operacional que registra desde su implementación, ya sea por el alza de las tarifas o mejoras en la eficiencia de su gestión; pero los precios no pueden seguir subiendo, dado que el transporte público es utilizado en más de 95% por personas de escasos recursos, razón por la cual el proyecto apunta a mantener el nivel de subsidios de 2011, destinando a las demás regiones un monto similar al incremento de aquéllos. Agregó que, independientemente de la historia de este sistema, la opinión técnica del MTT es que la única manera de tener transporte público de calidad en las ciudades que crecen es a través de un subsidio. Planteó, no obstante, que la ciudad subsidia a los automóviles particulares mucho más que al trasporte público, si se considera solamente el valor anualizado de las calles en relación al número de pasajeros trasportados.

Con respecto a la necesidad de un coordinador regional, explicó que se está haciendo una reestructuración completa del MTT, pues cree que hasta ahora no estaba cumpliendo su rol, lo cual se refleja, entre otras cosas, en que no tuvo en su momento la fuerza necesaria para hacer entender la necesidad de subsidiar el sistema que se proponía implementar. Esta reestructuración incluye tener profesionales de muy buen nivel en las regiones, con conocimiento acabado de sus necesidades en materia de transporte público, que reporten al Ministerio, para que los fondos destinados a ellas se gasten de la mejor manera posible.

Sobre el subsidio a la demanda, señaló que está tan bien focalizado el usuario del transporte público, que resulta mucho más eficiente subsidiar la oferta, pese a los errores que se puedan cometer en el proceso.

Planteó también que las modificaciones a la ley propuestas por este proyecto reflejan la experiencia de dos años de aplicación del subsidio al transporte público, que han provocado trabas complejas y que ahora se pretenden resolver. Una de ellas es el apoyo a ferrocarriles, que se concretaría en el desarrollo del plan maestro dado a conocer en su oportunidad por el Presidente de EFE. Hay en este caso un proceso de recuperación muy importante que requiere ir avanzando en el tiempo y es

por eso que se comenzaría con los ferrocarriles de cercanía, tales como el tren Victoria-Temuco, el Corto Laja, el Fesub, el Merval y el ramal Talca-Constitución.

Con respecto a las ciclovías, comentó que en la ciudad de Curicó y zonas aledañas el uso de bicicletas es hoy equivalente al que registran las ciudades europeas que más las utilizan. Se trata, por tanto, de un tema que ya está siendo considerado. De hecho, hay 25 ciudades cuyos planes maestros contemplan la construcción de ciclovías y la reestructuración del MTT apunta en parte a intervenir con mayor fuerza y oportunidad en el diseño urbano para que estos elementos sean incorporados a tiempo.

Frente a la preocupación del Diputado señor Ortiz por el financiamiento permanente de este proyecto, el señor Duarte explicó que se mantienen los recursos del año 2011, razón por la cual no genera una mayor presión de gasto sobre el presupuesto público. Por tanto, dichos montos ya se encuentran recogidos en el informe de Evaluación de la Gestión Financiera del Sector Público y Actualización de proyecciones entregado hace un par de semanas a la Comisión Mixta de Presupuestos. Es decir, al no haber presión mayor de gasto el proyecto “ya fue financiado” una vez y, por lo tanto, ese financiamiento se mantiene.

Frente a la solicitud de información del Diputado señor Montes sobre los supuestos utilizados para el cálculo del financiamiento de este proyecto, tanto respecto del tamaño de la flota como de la evolución de la tarifa, cantidad de personas que pagan, nivel de evasión, etcétera, el señor Errázuriz respondió que la situación con la cual se parte es la actual 2011-2012, con el nivel de evasión actual, que hoy es de cargo de los operadores. Además, el proyecto establece un mecanismo por el cual cada 2 años a propuesta de un panel de expertos se puede discutir el aumento o disminución del presupuesto. Por lo tanto, las tarifas subirán sólo por efecto de inflación y no por efecto del déficit. Agregó que este proyecto contempla, asimismo, un mecanismo mediante el cual si se desea incorporar una nueva comuna al Transantiago, ésta puede incorporarse con recursos propios que vienen de regiones. Agregó que el modelo de evaluación del proyecto se diseñó con los siguientes supuestos: $ 590 de tarifa, valor que sólo se corregirá por inflación; nivel de evasión actual y la flota de 6000-6400 buses. Este modelo tiene un margen de 5% y se revisa cada dos años.

Respondiendo al Diputado señor Marinovic, señaló que es decisión de la región subsidiar otra forma de transporte. La intención del Ministerio es que se trate de transporte de pasajeros, pero está abierto a que se subsidie el transporte de carga si la región así lo decide.

En relación a la forma en que se asignan los recursos a las regiones, respondiendo al Diputado señor Robles explicó que en el caso de la Región de Atacama la razón por la cual tiene menos gastos obedece a que no tiene zonas licitadas y uno de los principales objetivos de este proyecto es permitir reducción tarifaria en zonas que no han sido licitadas.

Respecto del Plan Maestro de Infraestructura, explicó que la ley no establece diferencias si la región lo tiene o no, lo que está regulado en los artículos 20 y 21.

En el caso de las zonas extremas, este proyecto utiliza una fórmula histórica, pero tanto respecto de las regiones extremas como del resto de las regiones, que se han denominada aisladas, los recursos se gastan con las mismas facultades, por lo tanto ser calificado como zona extrema para efectos de esta ley no tienen ninguna diferencia.

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones dispuso en su informe que el proyecto debe ser conocido por esta Comisión.

En relación con la discusión particular del articulado, cabe señalar lo siguiente:

El Diputado Robles, don Alberto, presentó las siguientes indicaciones:

1. Para agregar en el inciso cuarto del artículo 2° de la Ley N° 20.378, que se reemplaza en el numeral 1) del artículo único, la palabra “Atacama” luego de la palabra “Tarapacá”.

2. Para agregar en el inciso primero del artículo 5° de la Ley N° 20.378, que se sustituye en el numeral 4) del artículo único, la palabra “Atacama” luego de la palabra “Tarapacá”.

El Diputado señor Silva (Presidente) declaró inadmisibles estas indicaciones por incidir en materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, de conformidad a lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

El Diputado Robles solicitó votación de la inadmisibilidad.

Puesta en votación la inadmisibilidad de las indicaciones fue rechazada por 6 votos a favor, 6 votos en contra y una abstención. Votaron a favor de la inadmisibilidad los Diputados Godoy, don Joaquín; Macaya, don Javier; Recondo, don Carlos; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto y Von Mühlenbrock, don Gastón. Votaron en contra de la inadmisibilidad los Diputados Auth, don Pepe; Jaramillo, don Enrique; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel, y Robles, don Alberto. Se abstuvo el Diputado Lorenzini, don Pablo.

Sometidas a votación las indicaciones del Diputado Robles fueron ***rechazadas*** *por 2 votos a favor, 9 votos en contra y 2 abstenciones. Votaron por la afirmativa los Diputados Jaramillo, don Enrique y Robles, don Alberto. Votaron en contra los Diputados Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Macaya, don Javier; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto, y Von Mühlenbrock,*

don Gastón. Se abstuvieron los Diputados Lorenzini, don Pablo y Marinovic, don Miodrag.

El Diputado Lorenzini, don Pablo solicitó votación separada de la letra c) del numeral 12) del artículo único que sustituye el artículo 4° transitorio de la ley N° 20.378 y del artículo 5° transitorio del proyecto.

El Diputado señor Lorenzini explicó que la letra c) del artículo 4° transitorio de la ley N° 20.378 que se sustituye en este proyecto establece que los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo de Apoyo Regional podrá destinarse a "cualquier otro gran proyecto de inversión, distinto a los señalados anteriormente". Estimó que esta opción de destinar cuantiosos recursos a "cualquier otro gran proyecto de inversión" debe necesariamente ser supervisado por un profesional dependiente del Ministerio que sea responsable de las decisiones que se adoptan en la región, de manera que la decisión no quede sólo en mano de las autoridades políticas y tenga también un componente técnico. Por esta razón pidió incorporar en el artículo 5° transitorio del proyecto que permite la contratación de técnicos y profesionales en los organismos regional a este profesional dependiente del Ministerio de Transportes.

El Ministro señor Errázuriz expresó compartir la inquietud expresada por el señor parlamentario, en el sentido que con los recursos que se establecen en el artículo 5° transitorio del proyecto se contrate a un profesional quien junto a un equipo estará encargado de que se prioricen y ejecuten los proyectos que sean relevantes para la región.

En virtud de lo expuesto por el señor Ministro, el Diputado Lorenzini retiró las solicitudes de votación separada.

Puesto en votación todo el articulado del proyecto, se aprobó por 12 votos a favor y una abstención. Votaron por la afirmativa los Diputados Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto y Von Mühlenbrock, don Gastón. Se abstuvo el Diputado Robles, don Alberto.

El Diputado señor Marinovic fundamentó su voto a favor del proyecto, a pesar de haber votado en contra los otros proyectos de financiamiento al transporte público de pasajeros, en que esta iniciativa recoge algunos temas históricos, especialmente en relación a los taxis, los que contarán con recursos para renovar y modernizar su flota. Además, este proyecto abre la posibilidad para que los taxis colectivos puedan obtener subsidios y permite que las regiones puedan destinar estos subsidios no solamente al transporte de personas, sino que también destinarlo al transporte de carga.

Los Diputados señores Auth y Montes expresaron la necesidad de reconocer a las ciclovías como medio de transporte menor.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 31 de julio y 1 de agosto de 2012, con la asistencia de los Diputados señores Silva, don Ernesto (Presidente); Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Santana, don Alejandro, y Von Mühlenbrock, don Gastón, según consta en las actas respectivas.

SALA DE LA COMISIÓN, a 3 de agosto de 2012.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Abogado Secretario de la Comisión