INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°20.378, QUE CREÓ UN SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, INCREMENTANDO LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO Y ESTABLECE EL FONDO DE APOYO REGIONAL.

BOLETÍN N°8.289-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que modifica la ley N°20.378, que creó un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementado los recursos del subsidio y establece el Fondo de Apoyo Regional (FAR). Su urgencia ha sido calificada de “suma”, en todos sus trámites.

El proyecto tiene por objeto modificar la ley que creó un Subsidio para el Transantiago y se establece un Fondo de Apoyo Regional (FAR), integrado por el subsidio permanente y el transitorio para las regiones, manteniendo a su vez, el concepto central de la ley N°20.378, respecto del subsidio permanente relacionado al pasaje escolar. Para la ciudad de Santiago el subsidio permanente se aumenta de 230 mil a 380 mil millones y el subsidio transitorio se establece en 180 mil millones hasta el año 2022, a su vez, el subsidio transitorio para las regiones se establece en 180 mil millones hasta el año 2022, lo que pasa a convertirse en el Fondo de Apoyo Regional (FAR). Dicho fondo se destinará para la inversión regional en grandes proyectos, estableciéndose además, un capítulo especial para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente:

Artículos nuevos: Se incorporan tres artículos transitorios, nuevos.

Indicaciones aprobadas: Se aprobaron ocho indicaciones.

Indicaciones rechazadas: Se rechazó una indicación.

Indicaciones declaradas inadmisibles: Dos indicaciones declaradas inadmisibles.

Normas de ley orgánica constitucional o de quórum calificado: No los hay.

Normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda: La Comisión acordó que el proyecto, debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.

Aprobación en general: El proyecto fue aprobado en general por la unanimidad de los Diputados presentes, señores Bobadilla; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

Diputado informante: Meza, don Fernando.

****

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la colaboración y asistencia del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz Domínguez; de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse; del Asesor del Ministro, señor Juan Carlos González Calderón; del Jefe de la División de Subsidios de la Subsecretaría de Transportes, señor Javier Olivos Santa María; del Coordinador Técnico de Transantiago, señor Roberto Villalobos; del Gerente de Finanzas Corporativas de Transantiago, señor Diego Puga, y del Asesor de la Dirección de Presupuesto (DIPRES), señor Claudio Osorio.

Además, concurrieron invitados por la Comisión las siguientes personas:

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

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

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

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

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

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

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

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

I.- ANTECEDENTES GENERALES.

Es del caso recordar que en el mes de febrero del año 2007, empezó a funcionar el nuevo sistema de transporte público para la ciudad de Santiago, denominado “Transantiago”. Dicho sistema apuntaba a desarrollar de mejor forma la actividad, para lo cual, se pretendía reducir la contaminación y disminuir la congestión vehicular, mediante la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte.

Posteriormente a su implementación, el gobierno y la oposición, tuvo necesidad de superar la crisis operacional y financiera, que experimentó la entrada en vigencia del Transantiago. Para ello, fue necesario incorporar recursos, mediante la creación de un subsidio permanente y otro transitorio, los que quedaron plasmados en la Ley N° 20.378, que creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

Por otra parte, la ley se orientó a reconocer el efecto financiero que significa la tarifa rebajada para los estudiantes, situación que produce un desequilibrio operacional y financiero para el Transantiago. Ello significó establecer un subsidio permanente y otro transitorio para que funcionara el nuevo sistema normalmente hasta el año 2014, inclusive. También se estimó que los márgenes adicionales de financiamiento, se lograrían mediante alzas en las tarifas del sistema.

La citada ley N°20.378, en su artículo 14 y siguientes, creó un panel de expertos, el que estaría encargado de determinar

mensualmente las eventuales alzas de tarifas que serían requeridas por el sistema, con el propósito de equilibrarlo financieramente, considerando previamente los recursos provenientes del subsidio y de los pasajes pagados por los usuarios. Dicho panel entró en funciones, mediante el decreto supremo N°40, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con fecha 16 de febrero de 2010, decretándose la primera alza de tarifa, en abril de 2010.

Posteriormente, la ley N°20.468 inyectó recursos del orden de cuatrocientos millones de dólares al Sistema de Transporte Público de Santiago, distribuidos en cinco años, y una cifra equivalente para las demás regiones del país, además de reponer fondos del subsidio a las restantes regiones del país que tuvieron que ser re direccionados en su ejecución, con motivo de la situación de emergencia económica ocurrida con ocasión del terremoto de febrero de 2010. Asimismo, permitió moderar y distanciar las alzas de tarifas de los años 2010 y 2011, que de no haber contado con dichos aportes adicionales habrían tenido una periodicidad mucho mayor, afectando seriamente la economía de los habitantes de Santiago.

Por su parte, la ley N°20.504 le entregó al Gobierno atribuciones para que suscribiera nuevos contratos de concesión, los cuales estaban orientados a lo siguiente:

a) Focalizar la operación del servicio, para entregarle a los usuarios un sistema que los satisfaga en mejor forma, que redefina el rol actual de los concesionarios y que tengan uso de vías exclusivas, para que alcancen un estándar de calidad deseado.

b) Hacer un aporte para reducir el déficit del Sistema.

c) Reconocer la necesidad de efectuar adecuaciones de los servicios, a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.

d) Disminuir los transbordos que deben efectuar los usuarios, para lo cual, se termina con las zonas alimentadoras y troncales.

e) Orientar la fiscalización y establecer sanciones administrativas para lograr los objetivos antes indicados.

Adicionalmente a lo anterior, el proceso de renegociación de los contratos, arrojó mayor claridad sobre las estructuras de ingresos y costos, lo que permitirá lograr un equilibrio del sistema y mantener los niveles de eficiencia.

Se plantea, que la mayor información sobre los ingresos y costos del sistema permite concluir que los recursos considerados en el subsidio permanente de Transantiago, destinado a compensar el menor pago de pasaje que hacen los escolares, no son suficientes para cubrir los requerimientos de dicho sistema, mantener su equilibrio operacional y financiero y permitir la continuidad de los servicios de transporte público, a pesar de los esfuerzos realizados y de los cambios efectuados a éste. Para lo cual, el subsidio aprobado por $115.000.000 miles, requiere de un incremento de a lo menos $75.000.000 miles para alcanzar un punto de cobertura suficiente para la referida compensación. Asimismo, se aprecia que los recursos que la ley contempló para el año 2011 como subsidio adicional, lo que, efectivamente produjo un punto de equilibrio para el sistema y controló el déficit, pero la proyección decreciente de dichos recursos no se condice con la escasa variación que presentan las necesidades del sistema para los años venideros. Por lo tanto, resulta imperioso el mantener los niveles de subsidio al rango del año 2011, ya que, de lo contrario, implicaría generar una escalada de alzas de tarifas, con los consabidos efectos

que ello conlleva para las personas de menores recursos, quienes constituyen la mayoría de los usuarios de Transantiago.

Se recuerda que las leyes aprobadas sobre esta materia, han mantenido el principio de paridad entre el subsidio asignado para la Región Metropolitana y las demás regiones y comunas del país. Lo que ha significado, que tales recursos permitan llevar a efecto una serie de mejoras en las condiciones del transporte y la conectividad de todo el territorio nacional, a través de importantes rebajas a las tarifas de adultos y escolares, servicios de transporte en zonas aisladas y obras de infraestructura de apoyo al transporte público en general. Sin embargo, en la práctica se ha podido comprobar que la ejecución y provecho del subsidio, podrían haber sido muy superiores si se flexibilizaran ciertos mecanismos y metodologías que contempla la ley N°20.378, y si se permitiera extender la rebaja de tarifas a todo el país y a los diferentes escenarios regulatorios existentes. Además, los objetivos de promoción del transporte público asociados a este importante recurso podrían lograrse de mejor forma, generando una apertura a las posibilidades de uso de los fondos, los que hoy se encuentran adscritos a una compleja modalidad de “cascada”, y sujetos a parámetros y fórmulas relacionadas de manera estrecha con el pasaje escolar.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

Este proyecto tiene como base para legislar, la petición expresa que ha recibido el Gobierno por parte de los Diputados de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones señores Hasbún, don Gustavo; Auth, don Pepe; García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma, don Joaquín, y Venegas, don Mario, como asimismo, el actual Presidente de la Cámara de Diputados, Diputado señor Monckeberg, don Nicolás; el Primer Vicepresidente, Diputado, señor Recondo, don Carlos; el Segundo Vicepresidente, Diputado señor Marinovic, don Miodrag y los H. Diputados señora Zalaquett, doña Mónica, y Pérez, don José, y el Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, H. Senador Chahuán, don Francisco, quienes han estimado pertinente, iniciar el estudio de esta iniciativa, con el siguiente objeto:

1) Facilitar el fortalecimiento del transporte público mayor, dado que presenta importantes externalidades positivas para las ciudades, en términos de disminución de la congestión y de las fuentes móviles de emisión;

2) Focalizar el gasto público en el acceso y calidad del transporte público mayor, por cuanto, constituye una alternativa al explosivo incremento del parque vehicular, que requiere de permanente expansión de la infraestructura;

3) Beneficiar al sector más vulnerable donde se concentra la mayor proporción de usuarios del transporte público mayor de pasajeros, quienes ya soportan una importante carga en sus presupuestos por las tarifas hoy vigentes, que pueden llegar a representar hasta en un 85% de la canasta de gastos de un hogar tipo, de los dos primeros deciles;

4) Equilibrar financieramente el sistema, en el caso de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de manera de disminuir la presión deficitaria y la inestabilidad tanto financiera como operacional, y

5) En el caso de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San

Bernardo y Puente Alto, generar las flexibilizaciones necesarias para profundizar una serie de programas que, si bien han permitido reducir las tarifas a amplios sectores de la población, aún son insuficientes en cuanto a su cobertura; continuar con la renovación de la flota que prestan los servicios de transporte público mayor; impulsar el desarrollo del modo de transporte ferroviario; y dotar a las regiones de recursos que permitan abordar proyectos relevantes que aporten soluciones de fondo a las necesidades de todo el país, en los ámbitos socialmente más rentables y prioritarios.

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley N°18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose como tales las contenidas en el mensaje.

De acuerdo con esto último, el proyecto busca modificar el subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo de la ley N° 20.378, como asimismo el aporte especial adicional establecido en sus artículos tercero y cuarto transitorio. Además, se dispone la creación de un Fondo de Apoyo Regional (FAR), y se incorporan algunas competencias al Panel de Expertos, vinculadas con los procesos de determinación de condiciones de operación y con otras regulaciones en el subsidio regional relacionado con transportes, y la revisión bianual del estado del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, a objeto de evaluar su funcionamiento mediante estudios especializados.

IV. ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO-CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No los hay.

V. ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO. DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

La Comisión estimó que el proyecto, debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.

VI. INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- Las Diputadas señoras Pacheco, doña Clemira, y Sepúlveda, doña Alejandra, y los Diputados señores Auth y De Urresti formularon una indicación para incorporar en la letra a) del número numeral 1), luego de todas las veces que aparezca la palabra “*buses*”, la expresión “**taxis colectivos**”.

-Puesta en votación la indicación fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas

VII. INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES.

1.- Los Diputados señores Hasbún; Auth; Bobadilla; De Urresti; García, don René Manuel; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas proponen incorporar el siguiente inciso final, nuevo, al número 1) del Artículo Único:

"**No obstante, el 50% de los recursos asignados a las regiones que no se encuentren comprendidas en los numerales anteriores, deberá ser destinado al subsidio a la tarifa de Transporte.**".

-El Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación, en virtud de lo preceptuado en los artículos 24 y 25 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

2.- Las Diputadas señoras Pacheco, doña Clemira, y Sepúlveda, doña Alejandra, y los Diputados señores Auth y De Urresti formularon una indicación para incorporar en el inciso primero del numeral 2), entre la expresión "servicios" y el punto seguido (.), la siguiente frase: "**y la extensión del servicio Fesub, dependiente de Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A., a la comuna de Coronel".**

El Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación, en virtud de lo preceptuado en los artículos 24 y 25 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

VIII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO DE LEY.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, precisó que el proyecto se encuentra estructurado bajo el principio de la equidad en el transporte público, y conceptuado desde la óptica de las regiones, con una lógica de integración nacional, que pretende potenciar nuevamente a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y que busca mitigar el énfasis puesto en la capital al comienzo del Transantiago, situación que ya se ha mejorado a través de las modificaciones introducidas a los contratos.

Además, señaló que el proyecto está concebido para un país que está cercano al desarrollo; ya que se encuentra estructurado hasta 2022, año en que Chile probablemente ya haya alcanzado esa meta.

Hizo presente que las demoras y el tiempo perdido en la dilatación del proyecto significarían al país un alto costo.

Por último, enfatizó que el proyecto significa un cambio en la forma del transporte público; con buses modernos, que generan menores emisiones contaminantes. Además, se produce una mayor

conectividad en los pueblos que aún se mantienen aislados, y también, se introducen diversidades en medios de transporte.

****

La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse, señaló que el proyecto tiene por objeto acceder a una petición expresa que le hiciera al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, de la Mesa de la Corporación y de otros Diputados y Diputadas y de algunos Senadores, para estabilizar la situación financiera del Transantiago, por una parte, y establecer, por otro lado, una base general para fortalecer los sistemas de transporte público en regiones, a través de políticas que instauren un impulso de modernización, diversificación, estabilización de tarifas, competitividad y una materialización de la política pública de transportes, en apoyo del transporte público mayor.

Recordó que el primer logro qie se obtuvo para mejorar el sistema de transporte público, se hizo a través de la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros y establece recursos para regiones. La citada ley, tuvo entre sus objetivos establecer un mecanismo para financiar los sistemas y generó un equilibrio en torno al transporte escolar, pero, además, abrió una nueva línea de desarrollo de los sistemas de transporte para regiones, estableciendo recursos para ellas. Sin embargo, tomó bastante tiempo implementar todas sus líneas y reglamentos.

Agregó que a pesar de ello, con posterioridad se llegó nuevamente a una situación en la que Transantiago requirió de efectuar nuevos cambios, en su marco regulatorio, lo que se reflejó en la ley N° 20.504, normativa que entregó atribuciones para modificar los contratos, renegociarlos y corregir vicios evidentes, como los incentivos que tenían los empresarios para operar el sistema.

Señaló que, a raíz de aquello, se estableció un nuevo aumento transitorio de recursos al transporte público de pasajeros, a través de la ley N° 20.468. Agregó que fruto de esa secuencia sucesiva de cambios, han surgido dos elementos centrales para la planificación del transporte público, a saber:

Primero, el Ejecutivo logró formarse una estimación de los recursos que necesita el Transantiago para operar en forma estable, sin subir las tarifas más allá del polinomio de reajuste de costos. Conocer esos detalles era muy difícil con la situación anterior, en la que el sistema todavía no alcanzaba su estabilidad, ni tampoco existía claridad respecto a si los incentivos con los que se modificaron los contratos iban a funcionar. Sin embargo, lo han hecho casi instantáneamente, generando un escenario de estabilidad. Eso permitió afirmar con bastante certeza, lo que el sistema necesita de recursos financieros para operar en forma estable, y

Segundo, que después de implementar todas las líneas de subsidio de la ley N° 20.378, se logró conocer el enorme potencial de mejoras que tienen los sistemas de transporte público de regiones, y el impacto positivo de ello.

Por otra parte, el proyecto se fundamenta para un país que se encuentra cercano al desarrollo; ya que está estructurado hasta 2022, año en que Chile probablemente ya haya alcanzado esa gran meta.

Finalmente, enfatizó que el proyecto significa un cambio en la forma de desarrollar el transporte público; con buses modernos, que generan menores emisiones contaminantes; que se lograría con una mayor conectividad entre los pueblos que aún se mantienen aislados.

****

El Jefe de la División de Subsidios de la Subsecretaría de Transportes, señor Javier Olivos Santa María, informó que a través del subsidio al transporte regional, incluidos los gobiernos regionales, han financiado hasta ahora, más de 3.600 servicios de transporte público que operan en todo el país, totalizando un monto de más de 254 mil millones, invertidos en diversos programas y obras de mejoramiento del transporte público.

Indicó que gracias a ello, se ha logrado financiar más de 2.600 servicios de transporte público mayor con tarifas rebajadas; 409 servicios que dan conectividad en zonas aisladas; 596 servicios de transporte escolar gratuito; asignación de recursos para la construcción de más de 5 mil nuevos paraderos en todo el país, junto a otras obras de infraestructura, y cerca de 1.000 postulaciones al programa “Renueva Tu Micro”.

Por otra parte, se refirió a los distintos puntos que trata el proyecto. Respecto de la rebaja de tarifas, señaló que más de $35 mil millones se destinaron a rebajar el pasaje de los buses de transporte público. Además, que durante 2011 se entregó un subsidio a la tarifa adulta y escolar en zonas licitadas a 231 líneas de transporte público en las ciudades de Iquique, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua y el Gran Concepción. Agregó, que con dicho subsidio se ha hecho posible que, por ejemplo, la tarifa en los buses de transporte público en Alto Hospicio, Región de Tarapacá, se rebaje la tarifa en un 18%, pasando de $500, que es el costo de la tarifa real, a $410 que es la tarifa con subsidio. Precisó que eso, significa que para una persona que utiliza el transporte público para ir a su trabajo, representa un ahorro aproximado de 48 mil pesos al año, considerando 2 viajes diarios.

Planteó que junto con ello, en las regiones de Arica y Parinacota, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, O’Higgins, Maule, Biobío, Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes, el subsidio de zonas no licitadas se entregó en más de 2.300 servicios de transporte público, y a más de 8.500 buses, lo que permitió rebajar la tarifa estudiantil al 33% del valor de la tarifa adulta, tal como ocurre en Santiago. Así por ejemplo, en Temuco la tarifa de los estudiantes de enseñanza media bajó en $30; de $160 sin subsidio a $130 con subsidio, mientras que los estudiantes de educación superior obtuvieron una rebaja de $70, de $200 a $130. Tal situación, significa un ahorro por año escolar de $15 mil y $33 mil, respectivamente.

Señaló que respecto del subsidio de zonas aisladas, o de conectividad, los $16 mil millones destinados durante 2011 a dichos subsidios hizo posible la operación de 409 recorridos de transporte público, 102 más que en el año 2010, lo que permitió dar conectividad a 350 mil personas que se encontraban en situación de aislamiento.

Explicó que otro subsidio de apoyo a zonas rurales es el de transporte escolar gratuito, que permite dar regularidad en la asistencia a los niños de escasos recursos, subsidio que aumentó de 20 servicios en el 2010, a 596 en el 2011, totalizando más de 10 mil millones de pesos.

Sobre el subsidio en apoyo al transporte público, puntualizó que más de $35 mil millones fueron destinados en el 2011 para obras que apuntan a mejorar el transporte público en regiones, tales como nuevos paraderos, mejoramiento de puntos críticos en seguridad de tránsito, proyectos Ciudad Modelo, estudios y obras viales.

Expresó que para el Programa Renueva tu Micro, se recibieron cerca de mil postulaciones en sólo 4 meses, de septiembre a diciembre de 2011, para el que se dispuso de un presupuesto de $5.606 millones. Sin embargo, precisó que dicho programa es sólo para los buses que tienen más de doce años de antigüedad, y que el vehículo reemplazante deber ser, a lo menos, cinco años más nuevo. Por lo tanto, las máquinas que estarían siendo objeto del programa son los buses más antiguos de las flotas de todo el país.

Agregó, que el programa se encuentra operativo en todo Chile, salvo en las regiones de Valparaíso y de Aysén, donde se espera que se inicie durante el 2012; y que durante el 2011 se aprobaron 964 postulaciones, de las cuales 643 se concretaron.

Finalmente informó, que en lo que respecta al Fondo Nacional de Desarrollo Regional, más de $32 mil millones fueron traspasados directamente desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los gobiernos regionales de todo el país, los que fueron utilizados en mejoramiento de pavimentos, instalación de semáforos, nuevos caminos en zonas rurales, reparación y construcción de nuevas veredas, entre otras. A ello se suman $124.192 millones transferidos directamente desde el Tesoro Público a los gobiernos regionales, recursos destinados principalmente a proyectos de infraestructura, lo que se traduce en un monto total de $254.576 millones para las regiones del país, financiados con la Ley Transantiago.

Por último, señaló que respecto de la ejecución de recursos de la ley N° 20.378, Subsidio Nacional al Transporte Público Regiones 2011, los gobiernos regionales cuentan adicionalmente, con una provisión anual de aproximadamente $ 120 mil millones; y que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dispone de $10 mil millones para zonas aisladas, asignados vía Ley de Presupuestos desde la década de 1980.

****

El Coordinador Técnico de Transantiago, señor Roberto Villalobos, señaló que la experiencia de operación de los tres últimos años ha demostrado la necesidad de generar flexibilizaciones en la normativa, lo que generaría beneficios principalmente en regiones. Por ejemplo, con la situación actual, las zonas en las que no existe regulación al transporte público mayor, que representa un 78% de la flota fuera de Transantiago, no ha podido acceder a las rebajas adultas, y sólo de manera limitada a las rebajas escolares. En ese sentido, el proyecto modifica el artículo 3°, letra b), estableciendo regulaciones simplificadas que permitirán entregar recursos para rebajar tarifas adultas y escolares, así como también fortalecer los servicios de transporte público mayor.

Por otra parte, indicó que la actual normativa de distribución de recursos regionales se encuentra estrictamente asociada al concepto de tarifa escolar. Es por ello, que al considerar las diferentes realidades regionales, se contempla una distribución en función de otros parámetros propios de los sistemas de transporte, lo que sería aprobado

anualmente a través de un decreto emitido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda.

Agregó que la actual normativa fija el gasto bajo la lógica de “cascada”. Por tanto, a través de la presente iniciativa se pretende eliminar esa lógica en la distribución de recursos, por ser limitada en la aplicación práctica.

Criticó que la definición de transporte público mayor se encuentra actualmente, limitada a modos terrestres. En tal sentido, el proyecto amplía conceptualmente esa definición, incorporando a otros medios de transporte subsidiados, como el marítimo.

Finalmente hizo presente, que con la normativa actual se produce una imposibilidad práctica de entrega del subsidio a la demanda, conforme a la letra b) del artículo 4°, cuyo requisito se encuentra ligado a medios de pago electrónico. Lo que hace necesario, que se supriman las condicionantes técnicas específicas para dicha entrega, lo que beneficiará directamente a regiones.

****

El Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González Calderón, señaló que a través del presente proyecto se modifica la ley N° 20.378 y se crea el Fondo de Apoyo Regional (FAR), manteniendo el concepto central de la ley respecto del subsidio permanente relacionado al pasaje escolar. Además, el subsidio permanente se aumenta de 230 a 380 mil millones; el subsidio transitorio en Santiago pasa a 180 mil millones hasta el año 2022, a su vez, el subsidio transitorio a regiones pasa a 180 mil millones hasta el 2022, efectuado en una proporción de uno a uno entre Santiago y las regiones, pasando a convertirse en el FAR. Dicho fondo se destinaría para la inversión regional en grandes proyectos, estableciéndose además un capítulo especial para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Al respecto, precisó que el subsidio transitorio comienza a decrecer en un 1%, a partir del año 2018.

Agregó, que el remanente del subsidio a regiones, que incluye los subsidios permanente y transitorio, pasa a integrar el Fondo de Apoyo Regional (FAR). Sin embargo, prevé que luego de dos años de finalizada su ejecución, después el año 2022, vuelve al tesoro público, lo que permite la planificación y desarrollo de proyectos de largo plazo.

Por otra parte, se incorpora una atribución al Panel de Expertos, para que cada dos años éste evalúe la situación del sistema en Santiago mediante un estudio externo, y eventualmente proponga la modificación del monto del subsidio, en base a criterios de eficiencia del sistema. Tal situación comenzaría a partir de 2014, para que funcione en los ejercicios presupuestarios de los años 2015 y 2016.

Planteó que los mecanismos de flexibilización en la distribución y ejecución del subsidio se incorporan para poder llevarlo a más personas. En ese sentido, se establece un modelo de trasvasije de recursos entre el subsidio a Santiago y las zonas colindantes, para facilitar la integración tecnológica o de tarifas, vía Ley de Presupuestos, para beneficiar a las comunas que habían quedado fuera, incluso estando dentro de la Región Metropolitana, como Colina, Quilicura o Paine.

Indicó, que actualmente los subsidios se encuentran establecidos en reglamentos basados en metodologías de distribución, lo que

los hace bastante restringidos. Es por ello, que se propone reemplazarlos por decretos supremos anuales, firmados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y con la firma del Ministro de Hacienda, los que no podrán afectar los programas en desarrollo.

Precisó que la actual posibilidad de exceso anual del 10%, contenida en el Artículo 3° transitorio, por decreto fundado del Ministerio de Hacienda, se reduce a un 5%; y se elimina la modalidad de “cascada” para la ejecución de subsidio a regiones, generando una modalidad más eficaz e inteligente de distribución de recursos.

Además, se elimina la restricción de licitación por perímetros de exclusión en el subsidio a regiones, lo cual, es regulado por el Panel de Expertos, como también, la exigencia de contar con un medio de pago tecnológico para poder aplicar el subsidio en una zona determinada.

En relación al Panel de Expertos, señaló que éste podrá determinar un ajuste de tarifas trimestral, ya que no se efectuará mensualmente, eliminando la incertidumbre en la población de la amenaza permanente de un alza de tarifas en la Región Metropolitana, con la posibilidad que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicite un ajuste adicional en el caso que el indexador aumente, producto, por ejemplo, de un alza en la inflación; pero, aun así sería un alza morigerada.

También precisó que se modifica la alusión permanente al pasaje escolar en metodologías, parámetros y referencias.

A su vez, se amplía conceptualmente la definición de transporte público mayor a otros medios de transporte, y no sólo a los buses, tal como se encuentra actualmente en la ley.

Finalmente agregó que otro paso importe dado a través del presente proyecto es la incorporación de Ferrocarriles, ya que para regiones se trata de un medio de transporte muy importante, valorado por la población y de una rentabilidad social altísima. En ese sentido, se mantiene dentro del subsidio regional permanente la referencia a los ferrocarriles urbanos y de cercanía. Adicionalmente, se establece dentro del Fondo creado por el subsidio regional transitorio un programa de apoyo a FFCC, destinado a financiar mejoras en condiciones técnicas y de calidad, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y regulado mediante decreto supremo emitido por dicho Ministerio conjuntamente con el Ministerio de Hacienda.

****

El Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos, CONATACOCH, señor Héctor Sandoval Gallegos, señaló que el gremio que representa, transporta a más de un millón de personas diarias sólo en la Región Metropolitana y el 80 por ciento en regiones. Sin embargo, a este gremio no se les considera parte del transporte público y que permanentemente se los discrimina en las reformas y subsidios que se crean sobre el transporte público de pasajeros.

Advirtió que el proyecto de ley incrementa los recursos del subsidio en 2 mil millones de pesos diarios para los autobuses y crea el Fondo de Apoyo Regional (FAR), y que con ello se estaría discriminando no sólo a los operadores de taxis colectivos, y al transporte menor, en general, sino que también a los usuarios de los taxis colectivos.

Por último, solicitó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones incorpore a los taxis colectivos como parte integral del

transporte público, y que se les considere dentro del financiamiento que plantea el Gobierno hasta el año 2022, para que, de esa manera, se logre una mayor equidad en el sistema y que puedan tener acceso a los subsidios que se crean, así como a los beneficios que otorgan en combustibles, programas de chatarrización y de infraestructura.

****

El Presidente de la Asociación General Metropolitana de Taxis Colectivos, señor Ernesto Morales, indicó que a su juicio el Transantiago partió como un negocio para diez empresas que sencillamente no funcionó, además, se instauró una cultura del no pago. Sin embargo, los taxis colectivos son los que entregan la mejor calidad de servicio, y que en algunas regiones, es el servicio que transporta a la gran mayoría de las personas. Por lo tanto, solicitó que se respete el lugar que el gremio de taxis colectivos se ha ganado en el país.

****

El Presidente de la Confederación Nacional de Taxistas de Chile, CONFENATACH, señor Luis Reyes, manifestó que el gremio que representa es el que tiene la mayor antigüedad, y que los taxis colectivos nacieron de dicho gremio, producto de la crisis económica ocurrida a comienzos de la década de 1980, y luego se separaron.

Criticó al Gobierno por no considerar a los taxis básicos y a los taxis colectivos dentro del transporte público, situación que les impide acceder a obtener beneficios tributarios, sobre todo lo que dice respecto de los combustibles y sobre la renovación de flotas.

Finalmente, efectuó una seria crítica al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por cuanto, se les impide el ingreso a las vías segregadas, situación que les produce un gran perjuicio.

****

El Presidente del Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile, señor Eduardo Lillo, planteó que se ha cometido una gran injusticia e inequidad, tanto para los operadores como para los usuarios, sobre todo en regiones, donde las personas mayoritariamente se movilizan en estos medios de transporte. Agregó que las personas que utilizan el transporte mayor tienen una rebaja del 30 por ciento, sin embargo, los usuarios de los taxis colectivos no la tienen.

****

El Dirigente del Consejo Nacional de Taxis Colectivos, señor Luis Contreras, manifestó que diariamente gastan 20 mil pesos en combustibles, de los cuales la mitad corresponde a impuestos; y que el Gobierno estaría beneficiando al resto del transporte colectivo, pero no a ellos.

****

El Dirigente de los Taxis Colectivos de la comuna de Coronel, señor René González, señaló que las continuas alzas de las bencinas les producen grandes perjuicios, y eso, a su vez, les genera problemas con los usuarios, situación que se atenuaría si tuviesen acceso, como gremio, a los beneficios que obtienen los otros servicios de transporte público respecto del combustible.

Por lo tanto, solicitó que es indispensable que el Gobierno incorpore al transporte menor a los beneficios que entrega el proyecto de ley. Además, que debe crearse para ellos un acceso especial al Fondo de Apoyo de Regiones; a su vez, que se les otorgue un bono compensatorio para los dueños de colectivos y conductores, como también es necesario rebajar el impuesto específico a los combustibles en un 30 por ciento; asimismo, es indispensable que se reconozca que sus vehículos son herramientas de trabajo, y, por último, que se debe legislar para mejorar las condiciones laborales de los conductores de los taxis colectivos.

****

El Dirigente de Taxis Colectivos de la Región de Arica y Parinacota, señor Tomás Abaroa, señaló que ratifica y que se adhiere a todas las peticiones formuladas por sus colegas. Por lo que solicitó que la gran mayoría de lo planteado, es indispensable incorporarlo al proyecto en estudio y con eso se podría reforzar la actividad que realizan, además es muy importante aprovechar esta oportunidad, para crear un marco regulatorio propio que les otorgue garantías en el futuro.

****

El Presidente de la Confederación Gremial Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile, CONABUS, señor José Muñoz, explicó que la confederación que representa agrupa a los gremios del transporte mayor de Arica a Punta Arenas, con exclusión de la Región del Gran Valparaíso y del Gran Concepción.

Agregó que consideran importantes los montos involucrados, puesto que se aumentaría el subsidio permanente de 230 a 380 mil millones para la Región Metropolitana y para las Regiones. Sin embargo, les parece poco razonable que para el caso de la ciudad de Santiago, esos 380 mil millones vayan directamente a financiar el déficit que se produce en el Sistema de Transporte Público de Santiago, Transantiago, por lo tanto, no es posible que sólo una región del país, absorba esa gran cantidad de dinero, mientras que ese mismo monto se tenga que dividir, por efecto de la Ley Espejo, entre las catorce restantes regiones del país, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de los gobiernos regionales.

Planteó que no es adecuado que los fondos de la actual ley N° 20.378 sean utilizados en proyectos de los gobiernos regionales, como pavimentación de calles y otros, mientras que la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo cuentan con un financiamiento sectorial para esos mismos proyectos, traduciéndose el subsidio en beneficios directos de rebaja de tarifas para sus habitantes,

provocando a su juicio una desigualdad en el criterio aplicado para el uso de los mismos recursos para las demás regiones. Dicha situación es percibida por los habitantes de las catorce regiones restantes como injusta, puesto que no ven reflejado en los costos de sus pasajes, el beneficio que debiera otorgarles el subsidio que entrega la ley N° 20.378.

Es por ello, que planteó que sería de gran justicia que las personas que ocupan la locomoción colectiva en la diversas zonas del país, pudieran contar con tarifas rebajadas en el transporte mayor de pasajeros, cuestión que se puede revertir al aprobar el provecto de ley.

Por otra parte, efectuó una severa crítica hacia el gremio de los taxis colectivos, quienes jamás han contribuido con recurso alguno al traslado de estudiantes, por lo tanto, ese gremio dispone de todos los ingresos que esa actividad les reporta. Sin embargo, señaló que el transporte mayor de pasajeros de regiones, ha trasladado por décadas en forma gratuita a los escolares básicos, medios y superiores, a tarifa rebajada. Debiendo aceptar que se les imponga respetar el uso indiscriminado del pase escolar, las 24 horas del día, los 7 días de la semana y durante todo el período escolar, siendo frecuente que sus conductores se encuentren con estudiantes provenientes de supermercados, ferias, comercio, fiestas o paseos.

Hizo presente, que no existe otra actividad económica en el país que haga entrega de una parte tan importante de sus ingresos en beneficio de la educación, ya que es el Estado de Chile a quien constitucionalmente le corresponde el deber de velar por la Educación, por lo tanto de los estudiantes, por lo que no es obligación del transporte mayor de pasajeros, quien finalmente debe asumirla.

Por último manifestó, que de establecerse un subsidio para los taxis colectivos, cualquier beneficio que se le hiciera al transporte mayor se vería diluido y no surtiría ningún efecto que pudiera ayudar a mejorar la calidad de los servicios, renovación de máquinas o incorporación de tecnologías para el trasporte mayor. De ocurrir aquello, se contribuiría aún más, al aumento de las flotas del transporte menor, provocando una mayor congestión vehicular y por ende, una mayor contaminación de la ya existente.

****

El Presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile CONTTRAMEN C.G., señor Eduardo Castillo, planteó que el mal diseño e implementación del plan de modernización del transporte mayor en la ciudad de Santiago, Transantiago, ha provocado que el Estado deba intervenir directamente en el mercado del transporte de forma parcial, favoreciendo por lo tanto, a un sector en desmedro de otros, como son los taxis colectivos, los cuales se caracterizan por prestar un servicio ágil, flexible y seguro a la población que los utiliza. Esa situación estaría generando una competencia en desigualdad de condiciones, ya que el Estado ha debido privilegiar económicamente con subsidios al transporte mayor de pasajeros, equivalentes a casi dos millones de dólares diarios en Santiago, y con otra cantidad similar al resto de las regiones del país.

Destacó que los taxis colectivos, entregan un servicio personalizado, de puerta a puerta, cubriendo sectores a los que otros modos de transporte no pueden acceder, y entregan una cobertura nocturna,

que tampoco entregan otros medios de transporte. Además, se impulsa el emprendimiento y la productividad de 58.577 microempresarios a nivel nacional, entregando más de 74.000 puestos de trabajo.

Por otra parte, solicitó que se incorpore a los taxis colectivos, a nivel nacional, en los beneficios contemplados en el proyecto de ley en estudio, a objeto de asignar los financiamientos adecuados para bonificar o compensar las tarifas que deben cobrar los taxis colectivos a los usuarios, con lo cual, se procura tener una competencia con equidad y objetividad; además, se debe ampliar la cobertura de los subsidios existentes en cada localidad para el transporte público menor, especialmente para la adquisición y construcción de terminales, estaciones de intercambio modal, paradas y paraderos; facilitar el fortalecimiento del transporte público menor, dado que presenta importantes externalidades positivas para las ciudades, en términos de ser colaboradores de la salud, de la educación y de la seguridad ciudadana; es por ello, que se debe focalizar el gasto público en el acceso y calidad del transporte público menor, pues constituye una real alternativa al explosivo incremento del parque de automóviles particulares, que requiere de permanente expansión de la infraestructura, y equilibrar el desmedro financiero provocado por el Estado a los taxis colectivos, al intervenir directamente este mercado, en beneficio de otros medios de transporte.

Finalmente, solicitó ayuda para que el gremio pueda efectuar la renovación de la flota, a través del sistema de chatarrización; establecer y destinar una parte de subsidio estatal a la conversión masiva de vehículos a gas, de tal forma que el Estado sea parte activa de la incorporación de combustibles menos contaminantes a las ciudades, para que su gremio sea un aporte a la descontaminación y al uso de la energía verde, con alternativas sólidas, seguras y ecológicas, y que las organizaciones de taxis colectivos puedan acceder óptimamente a bandas privadas, como puede ser el sistema GPS y otros sistemas de comunicación, gestión y seguridad.

****

-Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes, señores Bobadilla; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas, don Mario.

IX. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR.

Mediante un artículo único permanente, se propone efectuar modificaciones a la ley N°20.378, que creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros. Además, el proyecto contiene dos artículos transitorios.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, manifestó que el Ejecutivo acogió varios de los planteamientos surgidos del debate habido en el seno de la Comisión, principalmente de las audiencias públicas celebradas por ésta con los gremios involucrados, tanto de la Región Metropolitana como del resto de las regiones del país. Ello se tradujo en la presentación de las diferentes indicaciones formuladas al proyecto de ley.

Artículo Único.

Mediante este artículo, se propone efectuar las siguientes modificaciones a la ley N°20.378:

1) Mediante este numeral se propone reemplazar el artículo 2º, por el siguiente:

"**Artículo 2º**.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

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

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

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

*****Los Diputados señores Hasbún; Auth; Bobadilla; De Urresti; García, don René Manuel; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Venegas y Zalaquett, doña Mónica, proponen intercalar en el inciso tercero del numeral ii), entre la conjunción "y" y la frase "en la medida", la siguiente oración: **"se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos,**".

El Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, señaló que el Ejecutivo comparte el fundamento de la indicación presentada por los señores Diputados, de incorporar a los taxis colectivos al proyecto. Sin embargo, indicó que el Ejecutivo formuló una indicación al Artículo Cuarto Transitorio, en la que se reconoce expresamente a los taxis colectivos como pertenecientes al transporte público menor, cosa que no se había hecho anteriormente.

*****El Ejecutivo formuló una indicación para intercalar en inciso final, a continuación de la frase "*con anterioridad a la dictación del Decreto*" y antes del punto seguido (.), la siguiente oración precedida de una coma (,): "**, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios".**

*****Los Diputados señores Hasbún; Auth; Bobadilla; De Urresti; García, don René Manuel; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas proponen incorporar el siguiente inciso final, nuevo, al número 1) del Artículo Único:

"**No obstante, el 50% de los recursos asignados a las regiones que no se encuentren comprendidas en los numerales anteriores, deberá ser destinado al subsidio a la tarifa de Transporte.**".

-El Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación, en virtud de lo preceptuado en los artículos 24 y 25 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

-Puesto en votación el N° 1), con ambas indicaciones incluidas, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

2) Por este numeral se propone modificar el artículo 3º, de la siguiente forma:

a) Reemplazar la letra b), hasta su segundo punto seguido (.) por la siguiente:

"b) En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros

mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o prestadores de servicios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.".

*****El Ejecutivo formuló una indicación para eliminar la referencia *", hasta su segundo punto seguido (.)".*

El Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, explicó que la indicación obedece a un error de referencia ocurrido durante la presentación del proyecto.

*****Las Diputadas señoras Pacheco, doña Clemira, y Sepúlveda, doña Alejandra, y los Diputados señores Auth; De Urresti y Hernández formularon una indicación para incorporar entre la expresión "*equivalente*" y la coma (,) que la sigue, la frase "**y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos**".

El Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, planteó que no corresponde considerar a los taxis colectivos en esta parte del articulado, ya que en la letra b), se fundamenta justamente, en poder ampliar la aplicación del subsidio nacional al transporte de pasajeros, a programas para taxis colectivos o a lugares donde no haya licitación, sino que a perímetros de exclusión.

El Diputado señor Auth, manifestó que el sentido que tiene la indicación, es incorporar a los taxis colectivos de todo el país y no sólo a los de la Región Metropolitana.

b) Reemplazar en el inciso tercero lo siguiente:

1. La frase "contratos respectivos" por "**contratos o resoluciones respectivas**".

2. La frase final del inciso tercero "bases y contratos", antes del punto seguido (.), por "**bases, contratos o resoluciones**".

3. La frase: "*prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público*", por "**prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público."**

-Puesto en votación el N° 2), con ambas indicaciones incluidas, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

3) Por este numeral se propone incorporar las siguientes modificaciones al artículo 4º:

a) Reemplazar el inciso primero, por el siguiente:

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

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

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

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

b) Eliminar el inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto al séptimo a ser incisos tercero al sexto, respectivamente.

c) Suprimir en los incisos sexto y séptimo, que pasaron a ser incisos quinto y sexto, respectivamente, la frase "*considerado en la letra b)*", las dos veces que aparece.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, destacó que, en este numeral se encuentra un aspecto de la esencia del proyecto, que consiste en entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los instrumentos necesarios para poder dotar de los recursos adecuados, para abrir los espacios necesarios que se encuentren más allá de las zonas licitadas.

-Puesto en votación el N° 3), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

4) Mediante este numeral se propone reemplazar el artículo 5º, por el siguiente

"Artículo 5°.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3° literal b) y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la

Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, explicó que actualmente la ley establece un orden de precedencia a través de un mecanismo de tipo cascada. Sin embargo, para Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene un mayor sentido, establecer un mecanismo que le otorgue una mayor libertad y flexibilidad para efectuar las prioridades de acuerdo a necesidades de cada zona en particular.

-Puesto en votación el N° 4), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

5) Por este numeral se propone efectuar las siguientes modificaciones al artículo 8º:

a) Suprimir en el inciso primero la expresión: "*la letra b)*", y reemplazar la expresión "*del artículo 4°*" por "**el artículo 4°**".

b) Eliminar en el inciso final la expresión "*literal b) del*".

El Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, señaló que la presente indicación, corresponde sólo a correcciones formales, las que están efectuadas para compatibilizar las modificaciones previas.

-Puesto en votación el N° 5), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

6) Por este numeral se propone reemplazar en el artículo 12 la expresión "*vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros*" por "**servicios de transporte público mayor**".

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, advirtió que este numeral queda desactualizado con las modificaciones que se aprobaron para el artículo 2°.

Explicó que éste apuntaba a las declaraciones tributarias que hacen las empresas operadoras, efectuadas través del sistema de renta presunta. Por tanto, se pretendía acotar el subsidio sólo al transporte público mayor. Sin embargo, con las modificaciones aprobadas al proyecto, el beneficio se abrió al transporte público menor. En consecuencia, queda desactualizada la presente modificación, por lo que aconsejó votar este numeral 6), en contra.

-Puesto en votación el N° 6), fue rechazado por nueve votos en contra de los Diputados señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Tuma y Venegas y una abstención de la Diputada señora Sepúlveda, doña Alejandra.

7) (pasó a ser **6**) Por este número se propone incorporar las siguientes modificaciones al artículo 14:

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

b) Intercalar en la letra c) a continuación de la expresión "determinar" la expresión "**trimestralmente**".

c) Agregar la siguiente letra f), nueva:

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, señaló que el presente numeral se fundamenta en lograr una mejor amortiguación de los procesos inflacionarios que muestre la economía, ya que al integrarlos y computarlos trimestralmente, se puede cubrir de mejor forma el déficit que presente el sistema. De esta manera se atenúa el impacto que pueda tener la tarifa.

-Puesto en votación el N° 7) que pasó a ser 6), fue aprobado por nueve votos a favor de los Diputados señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Tuma y una abstención del Diputado señor Venegas.

8) (Pasó a ser **7**) Reemplazar en el inciso segundo del artículo 15, la frase "*Administrador Financiero de Transantiago S.A*.", por "**correspondiente prestador de servicios complementarios**".

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, indicó que la modificación propuesta tiene por objeto, dotar de mayor libertad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la concesión de la administración de los servicios.

-Puesto en votación el N° 8) que pasó a ser 7), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

El Ejecutivo formuló una indicación por el que se propone intercalar los siguientes números **9**) y **10**), que pasan a ser **8**) y **9**).

9) (Pasó a ser **8**) Para modificar el artículo 20, de la siguiente forma:

a) Sustituir el artículo 20, por el siguiente:

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

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

b) Incorporar el texto del artículo 21° como inciso segundo del artículo 20, eliminar de éste las siguientes expresiones "*, en conformidad a lo que establezca el Plan Maestro,*", e intercalar entre la palabra "*menores*" y el punto seguido (.) la siguiente frase: "**contenidas en los PMITP**".

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, planteó que la multiplicidad que se establece es para que se puedan abordar y coordinar de manera más específica los planes, para la obtención de recursos adicionales no establecidos en esta ley.

Puntualizó que a través de la presente modificación se lograría dar un destino más específico a los dineros que se asignen producto de la Ley Espejo. Y que además significa un uso más eficiente y directo de los recursos por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para la construcción de mejoras y obras de infraestructura.

-Puesto en votación el N° 9) que pasó a ser 8), fue aprobado por nueve votos a favor de los Diputados señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas y un voto en contra el Diputado señor Latorre.

10) (Pasó a ser **9**) Para sustituir el artículo 21, por el siguiente:

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, señaló que a través de la presente modificación se lograría dar un destino más específico a los dineros que se asignen producto de la Ley Espejo. Además significa un uso más eficiente y directo de los recursos por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre todo para la construcción de mejoras y obras de infraestructura.

-Puesto en votación el N° 10) que pasó a ser 9), fue aprobado por ocho votos a favor de los Diputados señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo, y Venegas. Votan en contra los Diputados señores Latorre y Sepúlveda, doña Alejandra.

11) (Pasó a ser **10**) Para eliminar en el inciso segundo del Artículo Segundo Transitorio la frase: "*En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° letra b).*".

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, explicó que la eliminación de la frase indicada, obedece a que se hace referencia a un artículo que desaparece.

-Puesto en votación el N° 11) que pasó a ser 10), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

12) (Pasó a ser 11). Para reemplazar el Artículo Tercero Transitorio, por el siguiente:

"**Artículo Tercero Transitorio.- Autorícese la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en un 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.**

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, comentó que la calidad del servicio del transporte público se encuentra en directa relación con los recursos que se le inyecten. Por lo tanto, el presente numeral establece el monto del aporte especial, además de la periodicidad de las resoluciones del Panel de Expertos, entidad esencial para la evaluación periódica y mejoramiento del sistema.

-Puesto en votación el N° 12) que pasó a ser 11), que reemplaza el Artículo Tercero Transitorio fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

13) (Pasó a ser **12**) Para reemplazar el Artículo Cuarto Transitorio, por el siguiente:

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

Las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos y programas, su implementación y operación, se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

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

1.- Grandes Proyectos de desarrollo, infraestructura general, transporte público, modernización, y otros. En caso que los proyectos involucren más de una región y más de un período presupuestario, requerirán para su ejecución contar con el acuerdo de los gobiernos regionales respectivos. Entre estos proyectos podrán incluirse:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda e Interior, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, y los requisitos que deben cumplir, debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

Cualquier otro gran proyecto de inversión distinta a las señaladas anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

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

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

***El Ejecutivo formuló una indicación para sustituir el Artículo Cuarto Transitorio, por el siguiente:

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

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

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

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

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda e Interior y Seguridad Pública, el que

establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, y los requisitos que deben cumplir; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.

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

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

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

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, señaló que la presente indicación acoge las propuestas surgidas durante el debate y discusión del proyecto en la Comisión, y le otorga el estatus legal de transporte público menor a los taxis colectivos. En tal sentido, se los considera para los programas de chatarrización y los demás convocados por los gobiernos regionales, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. A su vez, contempla programas de infraestructura y conectividad.

Además, los programas de chatarrización se encuentran estructurados de manera que incentiven la renovación de buses, por flotas más modernas.

Indicó que respecto de la incorporación de los taxis básicos al sistema de chatarrización, es algo que no es posible, porque son considerados transporte privado, mientras que el espíritu del proyecto es hacerlo lo más amplio y lo más masivo posible.

*****Las Diputadas señoras Pacheco, doña Clemira, y Sepúlveda, doña Alejandra, y los Diputados señores Auth y De Urresti formularon una indicación para incorporar en la letra a) del número numeral 1), luego de todas las veces que aparezca la palabra "*buses*", la expresión "**taxis colectivos**".

El Presidente de la Comisión explicó que esta materia sobre los taxis colectivos, lo recogió el Ejecutivo a raíz de los planteamientos que hizo la Comisión y lo incorporó en este Artículo Cuarto Transitorio.

-Puesta en votación la indicación fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

*****Las Diputadas señoras Pacheco, doña Clemira, y Sepúlveda, doña Alejandra, y los Diputados señores Auth y De Urresti formularon una indicación para incorporar en el inciso primero del numeral 2), entre la expresión "servicios" y el punto seguido (.), la siguiente frase: "**y la extensión del servicio Fesub, dependiente de Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A., a la comuna de Coronel".**

El Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación, en virtud de lo preceptuado en los artículos 24 y 25 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

-Puesto en votación el N° 13) que pasó a ser 12), por la que se aprueba la indicación del Ejecutivo, que sustituye el Artículo Cuarto Transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

14) (Pasó a ser **13**) Para reemplazar en el Articulo Décimo Transitorio el guarismo "2014", por "**2022**"; y la expresión "*subsidio transitorio*", por "**aporte especial".**

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, explicó que el presente numeral tiene por objeto prevenir un error de inconsistencia de la ley.

-Puesto en votación el N° 14) que pasa a ser 13), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

14) (nuevo) El proyecto incorpora las siguientes disposiciones transitorias:

"Artículo 1° transitorio.- Los actos, contratos, proyectos y programas vigentes al momento de la publicación de la

presente ley, que se hayan ejecutado en virtud de normas que ésta modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término, con excepción del programa establecido en el artículo cuarto letra a) derogado, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.".

"Artículo 2° transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda dispondrán de un plazo de ciento ochenta días, contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para dictar los decretos que modifiquen y actualicen los reglamentos en concordancia con las normas legales contenidas en el presente cuerpo legal.".

-Puesto en votación el N°14), nuevo, por el que incorpora los artículos 1° y 2° transitorios fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

15) El Ejecutivo formuló una indicación para incorporar los siguientes artículos 3°, 4° y 5° transitorios:

"Artículo 3° transitorio.- El porcentaje destinado prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios, establecido en el artículo segundo, a partir del año 2017 no podrá ser inferior a un 50%.".

*****Los Diputados señores Hasbún; Latorre; Meza; Norambuena; Sepúlveda, doña Alejandra, y Tuma proponen sustituir en el artículo Tercero Transitorio del N° 15 el guarismo "*2017*", por "**2015**".

Los patrocinantes de la indicación señalaron que el plazo fijado para la rebaja de tarifas, a partir de 2017, es demasiado extenso y que éste debiera de ser más breve, ya que podría generar molestias para los usuarios.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, planteó que la intención que se ha dispuesto el Ejecutivo, es poder llegar a la utilización del 50 por ciento de los montos asignados para la rebaja de las tarifas en una fecha anterior al año 2017. Sin embargo, se debió fijar ese año para hacerlo de manera realista y en concordancia con el Ministerio de Hacienda. Por lo que, indicó que esa fecha es considerada un tope, y que el Ejecutivo se compromete a lograrlo antes.

El asesor de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Osorio, señaló que la voluntad del Ministerio de Hacienda es que la asignación total del subsidio sea lo antes posible. Sin embargo, aclaró que el Ministerio de Hacienda carece de una posibilidad técnica de garantizarlo en una fecha anterior al año 2017. Además, indicó que no es aconsejable aprobar la indicación propuesta, por cuanto, no existe la posibilidad técnica de

garantizar los fondos para una fecha anterior a la que dispone la norma establecida en el artículo en estudio.

El Presidente de la Comisión declaró que la indicación es inadmisible, en virtud de lo preceptuado en los artículos 24 y 25 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

-La Diputada señora Sepúlveda, doña Alejandra, solicitó poner en votación la admisibilidad de la indicación.

-Puesta en votación la "admisibilidad" de la indicación, fue aprobada por ocho votos a favor de los Diputados señores Hasbún; Latorre; Meza; Monckeberg, don Cristián; Norambuena; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas, un voto en contra del Diputado señor Pérez, don Leopoldo y una abstención del Diputado señor Auth.

-Puesto en votación el Artículo 3° transitorio, con la indicación incorporada, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

"Artículo 4° transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para aquellas zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo en que evalúe la implementación de un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, con el objeto de establecer las mismas, podrá convocar a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación, destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

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

-Puesto en votación el Artículo 4° transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth; García, don René Manuel; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Venegas.

"**Artículo 5° transitorio.- Con cargo a los recursos establecidos en el numeral ii) del artículo 2, y hasta el año 2022, se podrá solventar gastos de operación que permitan la contratación de técnicos y profesionales en los organismos regionales, para la ejecución**

de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la presente ley.”.

X. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado Informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda la aprobación del siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo Único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley Nº 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

1) Reemplácese el artículo 2º, por el siguiente:

“Artículo 2º.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

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

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

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el

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

2) En el artículo 3º:

a) Reemplácese la letra b), por la siguiente:

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

b) Modifícase el inciso tercero de la siguiente manera:

i) Reemplácese la frase "contratos respectivos", por "**contratos o resoluciones respectivas**".

ii) Reemplácese la frase "bases y contratos", por "**bases, contratos o resoluciones**".

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

3) En el artículo 4º:

a) Reemplácese el inciso primero, por el siguiente:

"**Artículo 4º**.- **En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, y respecto de las personas que se indican a**

continuación y que se encuentren al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, la transferencia de éste se realizará de acuerdo a las normas que se expresan a continuación:

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

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

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

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

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

4) Sustitúyese el artículo 5º, por el siguiente:

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

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

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

5) En el artículo 8º:

a) Suprímese en el inciso primero la expresión "la letra b)", y reemplácese la expresión "del artículo 4°", por "**el artículo 4°**".

b) Elimínese en el inciso final la expresión "literal b) del".

6) En el artículo 14º:

a) Reemplácese en la letra a) la expresión "mensualmente" por "**trimestralmente**"; e intercálase entre la expresión "remunerado de pasajeros" y el punto aparte (.), el siguiente párrafo: "**de forma de**

no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas".

b) Intercálese en la letra c), a continuación de la expresión "determinar", la expresión "**trimestralmente**".

c) Agréguese la siguiente letra f), nueva:

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

7) Reemplácese en el inciso segundo del artículo 15 la frase "Administrador Financiero de Transantiago S.A.", por "**correspondiente prestador de servicios complementarios**".

8) Sustitúyase el artículo 20, por el siguiente:

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

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

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

9) Sustitúyase el Artículo 21, por el siguiente:

"**Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores,**

aquellas acciones a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. Tratándose de otras obras distintas a las antes señaladas, el referido Ministerio podrá encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado, sólo en cuanto ellas se encuentren contenidas en algún instrumento de Planificación Urbana aprobado por el mismo Ministerio y la Intendencia Regional respectiva.".

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

11) Reemplácese el Artículo Tercero Transitorio, por el siguiente:

"**Artículo Tercero Transitorio.- Autorícese la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en un 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.**

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

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

Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año.".

12) Sustitúyese el Artículo Cuarto Transitorio, por el siguiente:

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

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

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

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

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

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del

transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas.

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

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

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

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

13) Reemplácese en el Articulo Décimo Transitorio el guarismo "2014", por "**2022**"; y la expresión "subsidio transitorio", por "**aporte especial**".

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

Artículo 1° transitorio: Los actos, contratos, proyectos y programas vigentes al momento de la publicación de la presente ley, que se hayan ejecutado en virtud de normas que ésta modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término, con excepción del programa establecido en el artículo cuarto letra a) derogado, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2° transitorio: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda dispondrán de un plazo de ciento ochenta días, contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para dictar los decretos que modifiquen y actualicen los reglamentos en concordancia con las normas legales contenidas en el presente cuerpo legal.

14) Incorpóranse los siguientes artículos 3°, 4° y 5° transitorios:

"**Artículo 3° transitorio: El porcentaje destinado prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios, establecido en el artículo segundo, a partir del año 2015 no podrá ser inferior a un 50%.**

Artículo 4° transitorio: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para aquellas zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo en que evalúe la implementación de un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, con el objeto de establecer las mismas, podrá convocar a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación, destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

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

Artículo 5° transitorio: Con cargo a los recursos establecidos en el numeral ii) del artículo 2, y hasta el año 2022, se podrá solventar gastos de operación que permitan la contratación de técnicos y profesionales en los organismos regionales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la presente ley.".".

Se designó Diputado Informante al señor **Fernando Meza Moncada**.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de julio de 2012.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de las sesiones de fechas 15, 16 y 22 de mayo; 04, 05 y 12 de junio, y 03 y 10 de julio de 2012, con la asistencia de los Diputados señores Hasbún, don Gustavo (Presidente); Auth, don Pepe; Bobadilla, don Sergio; García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Meza, don Fernando; Monckeberg, don Cristián; Norambuena, don Iván; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma, don Joaquín; Venegas, don Mario, y Zalaquett, doña Mónica.

Se deja constancia que en la sesión 84ª, de 4 de junio, la Diputada Zalaquett, doña Mónica, reemplazó al Diputado Norambuena, don Iván; en la sesión 87ª, de 19 de junio, el Diputado Rivas, don Gaspar, reemplazó al Diputado Pérez, don Leopoldo, y en la sesión 88ª, de 3 de julio, el Diputado Monckeberg, don Cristián, reemplazó al Diputado García, don René Manuel.

Se adjunta al presente informe, un texto comparado que contiene el texto de la ley vigente y el texto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.