

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA
UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE
UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO
E INTRODUCE MEJORAS AL
TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE
PASAJEROS.**

Santiago, 29 de junio de 2022

MENSAJE N° 054-370/

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADAS Y
DIPUTADOS**

Tengo el honor de someter a la consideración de esa H. Cámara un proyecto de ley que define un nuevo marco de financiamiento para los sistemas de transporte público de regiones y la Región Metropolitana, que se traduce en una extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378; aumentar el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo

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

I. ANTECEDENTES

Una de las principales directrices del actual gobierno en materia de transporte público es la optimización de los servicios entregados a las y los habitantes de nuestro país. Lo anterior, pues el transporte público constituye una herramienta esencial para avanzar en el acceso continuo e igualitario de todos y todas a los servicios que se requieren para concretar proyectos individuales y

colectivos, junto con satisfacer necesidades cotidianas en ámbitos tan amplios como los laborales, de educación, salud, abastecimiento, ocio o deporte.

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

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

A trece años de su implementación, este subsidio ha permitido consolidar diversos beneficios a los que pueden acceder los y las habitantes de todo el país. A nivel regional, destaca el otorgamiento de subsidios a sistemas de transporte público regulados -en aplicación de los mecanismos establecidos en la ley N° 18.696-, estableciendo perímetros de exclusión y condiciones de operación para el uso de las vías exclusivas. Asimismo, con cargo a dichos fondos se han implementado servicios de transporte

subsidiados que son prestados en zonas rurales, incluyendo servicios de conectividad terrestre, marítima, fluvial y lacustre en zonas aisladas; servicios de transporte escolar; y programas de fomento a la electromovilidad.

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

Por otra parte, como es de público conocimiento, desde el año 2019 hasta la fecha nuestro país enfrentado situaciones de emergencia que han hecho necesario adoptar medidas extraordinarias por parte de la autoridad para resguardar la continuidad del servicio y garantizar el desplazamiento de las personas. En particular, las sucesivas suspensiones temporales de la aplicación de reajustes tarifarios determinados por el Panel de Expertos de la ley N°20.378 han tensionado el sistema de transporte público regulado desde un punto de vista financiero. Actualmente, las tarifas del sistema de transporte público del Gran Santiago y de las zonas reguladas en distintas regiones del país se encuentran congeladas, provocado una importante diferencia entre las tarifas que deben ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios.

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

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

A su vez, se prevén considerables y progresivos aumentos de los costos de los diferentes sistemas que sustentan al transporte público para los años 2022 y 2023 a partir de las últimas proyecciones macroeconómicas emitidas, por ejemplo, el Informe de Política Monetaria del Banco

Central -en cuanto a las estimaciones inflacionarias- y de la US Energy Information Administration -relativas a los precios del petróleo Brent largo plazo- que se suman a la compleja situación política internacional. Así, el impacto en el aumento de los precios de los insumos necesarios para la operación de los sistemas de transporte público ha generado un aumento en sus costos de operación.

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

Consecuentemente, el impacto financiero sobre el transporte público proviene de un escenario multifactorial que afecta de forma inminente la provisión del servicio. Así, el congelamiento tarifario, la disminución de la demanda dada la emergencia sanitaria, la inflación, el aumento de costos de operación y el alza del precio internacional del petróleo constituyen un escenario de estrechez financiera, además de la alta incertidumbre a la que estos factores están sujetos. Tales factores y su impacto en los sistemas

de transporte público, sólo podrían ser solventados por medio del incremento en los montos del mecanismo compuesto por el subsidio permanente establecido en el artículo 2° de la ya referida ley N° 20.378 y la extensión en la vigencia del aporte especial y especial adicional regulados en el citado artículo 3° transitorio de la ley N° 20.378.

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

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

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

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

II. OBJETIVOS

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

públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario.

1. Extensión de los aportes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De conformidad con las disposiciones de la ley N° 20.378, la determinación de las tarifas del sistema de

transporte público corresponde al Panel de Expertos mediante un polinomio que considera variables tales como demanda efectiva, restricciones de movilidad u otras.

A partir de la dictación de la ley N° 21.184, publicada el 21 de octubre del año 2019, el Presidente de la República tiene la facultad para dejar sin efecto o limitar un aumento de tarifas dispuesto por el Panel de Expertos, considerando el incremento en los recursos que permitan mantener el equilibrio financiero del sistema en la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, o compensar el valor real de la tarifa, para luego disponer que *"(e)l mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los recursos que faltarán serán aportados desde la Partida Presupuestaria del Tesoro Público"*. Esta facultad ha sido ejercida por el Presidente de la República en seis ocasiones a través de sus respectivos decretos supremos de congelamiento tarifario.

En este contexto, hasta el año 2021 el sistema se adaptó para reducir sus costos y hacer frente al congelamiento de las tarifas a partir de una adecuación de la operación que dio lugar a una reducción de los kilómetros programados. Sin embargo, la situación resulta más compleja para el presente año 2022 y para los años

sucesivos. La proyección de los índices macroeconómicos muestra un inevitable aumento de los costos del transporte. A ello debe sumarse el acelerado aumento de la demanda luego de la reactivación de las actividades presenciales, que, si bien aún se encuentra por debajo de la que existía antes de la emergencia sanitaria, obliga a aumentar la oferta de transporte público disponible, lo que genera un impacto en los costos del sistema. Este aumento de la demanda ha implicado que hoy el Sistema RED se encuentre al límite de la capacidad ofrecida.

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

Por último, es necesario considerar que la puesta en marcha de las últimas licitaciones de flota y vías efectuadas, junto con los ahorros para su ejecución proyectados preliminarmente en razón de la finalización de las licitaciones anteriores ha sido postergada. La planificación inicial para octubre de 2022 se retrasará, estimando su ejecución para el periodo estival de 2023. Esto

significa que el efecto de las licitaciones, y los consecuentes ahorros previstos, se harían efectivos recién desde el año 2023. Dicha proyección, además, puede variar según la situación nacional y global.

b. Subsidio al transporte público para regiones

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

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

A pesar de lo anterior, la suspensión de la aplicación de los mecanismos de reajuste no es sostenible en el mediano plazo. La resolución exenta N° 4.685 del 22 de diciembre del año 2021, que creó un mecanismo de reajustabilidad tarifaria extraordinario y transitorio, buscó hacer converger la tarifa congelada con la tarifa del polinomio. Así, en el mediano plazo se preveía un aumento gradual de la tarifa máxima adulto de los diferentes sistemas regulados en \$10 pesos cada tres meses a partir de enero del año 2022.

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

La modificación de la fecha de inicio del mecanismo de empalme trajo aparejadas una serie de consecuencias. La

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

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

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

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

Con la ampliación del estatuto de bienes afectos y de la figura del administrador provisional a los sistemas regulados en regiones, permitirá que al término de la concesión -sea por plazo o caducidad- los bienes esenciales para operar las concesiones se mantengan disponibles para asegurar la continuidad del servicio. Con esta modificación, se elimina la actual limitación en su aplicación territorial que los circunscribe sólo a la zona en que opera el Sistema de RED Metropolitana de Movilidad.

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

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

Los cambios que se plantean a nivel de servicios de transporte de pasajeros previstos en el artículo 3° literal b) de

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

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

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

Con los recursos asignados por las leyes de presupuestos del sector público de cada año, las regiones han ido complementando el financiamiento de muchas de sus iniciativas con cargo al FAR. Así, el FAR se ha convertido en un soporte a los

fondos que se asignan a las regiones al complementar el Fondo Nacional de Desarrollo Regional y los aportes realizados por parte de los ministerios sectoriales para el desarrollo de todas nuestras regiones.

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

A lo anterior, cabe agregar la posibilidad de que parte de estos recursos del FAR puedan utilizarse en proyectos de conectividad digital. Con la incorporación de este objetivo dentro de los destinos posibles de este fondo, la administración regional del FAR podrá considerar avanzar en proyectos de conectividad, especialmente en regiones extremas y en zonas rurales, donde actualmente la brecha digital continúa siendo una importante fuente de disparidad entre áreas urbanas y centrales del país.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

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

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

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

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

De igual forma, y en quinto lugar, se propone modificar el artículo cuarto transitorio de la ley N°20.378, letra a) del numeral 1), en el sentido de eliminar las barreras de entrada asociadas a la antigüedad de los vehículos impuestas a potenciales beneficiarios del Programa

Especial en el marco del Fondo de Apoyo Regional. Asimismo, se prevé incorporar sanciones ante incumplimientos de los vehículos beneficiarios del Programa Especial, así como de los programas de modernización del transporte público mayor y de taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor.

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

Finalmente, en la misma ley N° 20.378, se propone modificar el inciso segundo del artículo 11, en el sentido de introducir la notificación electrónica en los procedimientos sancionatorios establecidos en esta ley, incorporando los términos establecidos en la ley N° 19.880 en cuanto a la tramitación digital de los procedimientos administrativos.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d. Agrégase en el inciso tercero, numeral 1, literal b), a continuación del punto aparte, que pasa a ser un punto y coma, la frase: “o, de gasto asociado a la operación de transporte público o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación.”.

6) Sustitúyese en el artículo octavo transitorio, la palabra “podrán” por “deberán”.

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

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

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

2)

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

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

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

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

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

Dios guarde a V.E.

GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República

MARIO MARCEL CULLELL
Ministro de Hacienda

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones



M. Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 13 YF

I.F. N° 91 / 24.06.2022

Informe Financiero

Proyecto de Ley que Introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros

Mensaje N° 054-370

I. Antecedentes

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

- a) Incrementa el monto del subsidio dispuesto en el artículo 2°, denominado "subsidio permanente".
- b) Prorroga la vigencia de los montos dispuestos en el artículo tercero transitorio, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados "aporte adicional" y "aporte especial adicional", respectivamente.
- c) Modifica el artículo cuarto transitorio que regula el Fondo de Apoyo Regional (FAR), para: i) permitir que con los recursos dispuestos en él se puedan financiar proyectos de conectividad digital; ii) modificar el año desde el que se puede acceder al subsidio para chatarrización; y iii) sancionar a los operadores de buses que, habiendo accedido al subsidio de chatarrización, utilicen el bus para prestar servicios especiales en desmedro del transporte público de pasajeros.

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

- a) Permite al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en regiones.
- b) Amplía la definición de "bienes afectos", incorporando los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de la concesión de uso de vías, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación y que funcionen en la Región Metropolitana, excluidas las provincias de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como en las demás regiones del país.

Página 1 de 3

