

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES SOBRE EL AUMENTO DEL SUBSIDIO NACIONAL TRANSITORIO AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

BOLETÍN N° 7.101-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros sobre el proyecto de ley, iniciado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que aumenta el subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros.

El proyecto tiene por finalidad establecer un aumento de \$ 216.988.275.000 pesos para el subsidio transitorio al Transantiago, el cual pretende reconstituir el equilibrio financiero perseguido por los subsidios de la ley N° 20.378, que en la práctica, presentarían un desfase de un año respecto de la situación real. El aumento del subsidio transitorio, permitirá frenar las alzas en las tarifas por 2010 y racionalizarlas para los años siguientes.

Constancias reglamentarias.

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

Artículos nuevos: No hay.

Indicaciones aprobadas: Indicación del Ejecutivo, para sustituir el inciso primero del Artículo Cuarto Transitorio de la ley N° 20.378.

Indicaciones rechazadas: No hay.

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

Normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda: El texto aprobado del artículo único del proyecto, debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.

Aprobación en general y en particular: El proyecto de ley fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores García, don René Manuel; García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hasbún, don Gustavo; Latorre, don Juan Carlos; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Pascal, doña Denise; Pérez, don Leopoldo; Tuma, don Joaquín; Uriarte, don Gonzalo; Velásquez, don Pedro, y Venegas, don Mario.

Diputado informante: García García, don René Manuel.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la colaboración de las siguientes personas:

-El Ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín Bascuñán.

-El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé Lavín.

-La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse.

-El Subsecretario del Ministerio Secretaría General de la Presidencia de la República, señor Claudio Alvarado Andrade.

-La Directora de Presupuestos, señora Rosanna Costa.

-La Analista de la Dirección de Presupuestos, señora Sandra Martínez.

-El Jefe de la División de Subsidios, señor Cristián Echeverría.

-Los asesores del Ministerio de Hacienda, señores Andrés Venegas y Jaime Salas.

-El Jefe de Gabinete del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Patricio Pérez.

-El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Diego Puga.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

En el mes de febrero del año 2007 se implementó un nuevo modelo de transporte público mayor para la ciudad de Santiago, denominado Transantiago. El nuevo sistema de transporte tenía por finalidad formalizar la actividad, la cual se encontraba en manos de microempresarios.

El nuevo sistema tenía los siguientes objetivos:

1.- Formalizar y consolidar el nuevo sistema de transporte y sustituir el modelo de microempresarios por el de grandes operadores, que trabajen con economías de escala y capacidad de gestión empresarial;

2.- Implementar un nuevo modelo troncal-alimentador, que genera un cambio radical de la malla de servicios, cambiando el anterior que se basaba en un sistema de equilibrio de mercado;

3.- Establecer un control central de diseño de los recorridos y constituir un sistema de monitoreo, para cumplir con los planes operacionales, y

4.- Instaurar un nuevo modelo de pago. Se instituía un sistema de pago electrónico e integrado entre buses alimentadores, troncales y red de Metro.

Con motivo de la crisis operacional y financiera que vivió el Transantiago durante los años 2007 a 2009, en el año 2009 el gobierno y la oposición de la época lograron un acuerdo transversal que permitió asegurar 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.

Dicho acuerdo se orientó, principalmente, a reconocer el efecto financiero de privilegiar a los estudiantes con una tarifa rebajada y la necesidad de lograr un equilibrio operacional y financiero sobre el Transantiago, en base a proyectar el comportamiento de ingresos y costos del sistema para los siguientes años, logrando así una estimación de los subsidios permanente y transitorio requeridos para el Transantiago hasta el año 2014, inclusive. En este contexto, lo que se comprometió es que los márgenes adicionales de financiamiento, se lograran mediante alzas en las tarifas del sistema.

Para que la decisión de mantener o elevar las tarifas respondiera estrictamente a aspectos técnico-financieros, en el Artículo 14 y siguientes de la ley N° 20.378, se estableció la creación de un panel de expertos, que tendría como finalidad determinar mensualmente las eventuales alzas de tarifas, que serían requeridas por el sistema con el propósito de lograr el equilibrio financiero, luego de la contabilización de los subsidios permanente y transitorio planteados en la ley N° 20.378 y los recursos propios generados por el pago de pasaje.

El mencionado panel, se constituyó y entró en funciones en el mes de febrero de este año. El decreto supremo N° 40, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de fecha 16 de febrero de 2010, estableció el reglamento de funcionamiento de dicho panel de expertos. En virtud de ello, el panel decretó la primera alza de tarifas en el mes de abril de 2010.

Luego de un profundo análisis técnico-financiero y normativo realizado por el Gobierno, se ha concluido que, según sus proyecciones, las alzas de tarifa requeridas para alcanzar el equilibrio financiero del sistema el año 2010 y los años venideros superan las estimadas al momento de la discusión de los subsidios contenidos en la ley N° 20.378. Por lo tanto, en este escenario se refleja la necesidad de establecer recursos financieros equivalentes al monto total previsto para el subsidio transitorio considerado para el año 2010 en ley N° 20.378, es decir, un año de retraso en la posibilidad de normalizar el sistema según los compromisos e hipótesis planteados, cuando se estudio la mencionada ley.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En el mensaje se indica que debido al gran impacto que ya tienen las alzas ejecutadas como consecuencia de las atribuciones y obligaciones del panel de expertos, es necesario modificar el subsidio transitorio dispuesto en el Artículo Tercero Transitorio de la ley N° 20.378. El objetivo es reconstituir los equilibrios financieros del sistema, en razón de los diversos retrasos que se han producido en su implementación, además de los cambios que se han producido después de la discusión de dicha ley, situación que ha producido un desfase de un año, respecto de la situación real observada en su oportunidad.

Se indica que esta reprogramación incide en el aporte adicional de fondos, lo que permitirá liberar el presente año 2010, alzas adicionales en las tarifas por concepto de cierre del déficit y, del mismo modo, racionalizar el calendario de las mismas para los años 2011 a 2014, de modo que sean ejecutadas de manera moderada. Por lo que el Gobierno propone que las alzas sean paulatinas, para que en el año 2012, exista una tarifa máxima aproximada para los usuarios adultos de bus en torno a los \$620, en moneda pesos de junio de 2010.

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 aumentar el subsidio transitorio al transporte público remunerado de pasajeros de la ciudad de Santiago.

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

El proyecto no contiene normas de este tipo.

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

El artículo único del proyecto debe ser conocido por la Comisión de Hacienda. Además, se adjunta un informe financiero.

VI. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

A la discusión del proyecto, habida en el seno de vuestra Comisión, concurrió **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé**, quien expuso el parecer del Ejecutivo.

Explicó que el Gobierno ingresó dos proyectos relativos al Transantiago, el que actualmente estudia esta Comisión, sobre el aumento del subsidio transitorio, y otro que se estudia en el Senado, que modifica su régimen jurídico.

En relación con la iniciativa en estudio, señaló que dentro de las causas de la discordancia entre las proyecciones financieras consideradas en 2009 y el real comportamiento del sistema durante 2009 y 2010, cabe destacar el retraso de más de 6 meses en las alzas iniciales, que afectó los equilibrios financieros del sistema. Agregó que las alzas cercanas al 25% que se han producido en los últimos cuatro meses aun no son suficientes para alcanzar un equilibrio financiero durante este año. Sin perjuicio de ello, se podrán reducir los costos del sistema, por la renegociación de los contratos, que se efectuará el próximo año 2011.

Subrayó, por otra parte, que existen supuestos sobre los ahorros que podría lograr el sistema que no son factibles con el actual modelo, y que el aumento de demanda proyectada, de 5,9% durante 2009, no ocurrió. Agregó que el marco regulatorio y las

modificaciones de los contratos suscritos con los operadores, establecen una serie de restricciones.

Indicó que el subsidio propuesto permitirá frenar las alzas adicionales de tarifas, previstas para este año por concepto de cierre del déficit y, del mismo modo, racionalizar el calendario de las mismas para los años 2011 a 2014. Agregó que la propuesta del Gobierno es que, con alzas paulatinas, se alcance el año 2012 una tarifa máxima aproximada para los usuarios adultos de bus en torno a los \$620, en pesos de junio de 2010. También es del caso señalar, que hacia el año 2018, recién se podría lograr el estado de régimen del sistema.

Planteó que los montos adicionales a incluir cada año en la Ley de Presupuestos serán de \$61.996.650.000 para los años 2011 a 2013 y de \$30.998.325.000 para el año 2014. Además, el proyecto permite excederse del presupuesto hasta por un máximo de un 10% cada año, cuando actualmente este exceso es de sólo el 5%.

Por otra parte, comparó la composición de subsidios vigente, respecto de aquella que se llevaría a cabo de aprobarse el proyecto, que aumenta los aportes totales al sistema en un 16%:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Uso del 1% constitucional (2009)	249.351					
Subsidio Permanente Vigente		115.000	115.000	115.000	115.000	115.000
Subsidio Transitorio Vigente	156.684	216.988	133.349	29.641	9.283	3.654
Subsidio total (actual)	406.035	331.988	248.349	144.641	124.283	118.654
Subsidio Transitorio adicional	0	0	61.997	61.997	61.997	30.998
Subsidio Transitorio final (PL)	156.684	216.988	195.345	91.637	71.279	34.652
Subsidio total (con PL)	406.035	331.988	310.345	206.637	186.279	149.652

Señaló, en resumen, que se retrasa el cronograma de reducción de subsidio para evitar incrementos sustanciales de tarifa y facilitar la reforma al sistema.

Participó invitado por la Comisión, **el Ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín Bascuñán**, quién manifestó que es necesario recordar que la ley N° 20.378 aportó recursos para las regiones del país. En relación con el balance estructural del Transantiago, admitió que éste no se logrará antes del año 2014. Agregó que se requiere además, un esfuerzo del 2,1% del PIB para mantener el sistema, por lo cual, se incorpora un aumento de un 9% real del gasto en el presupuesto de la nación para el próximo año. Expuso que el proyecto de ley, considera aproximadamente 400 millones de dólares de subsidio para los próximos años. Con este esfuerzo adicional se busca evitar que la tarifa aumente en forma significativa.

Por otra parte, manifestó que el Ministerio de Hacienda está consciente del retraso que se ha producido en las tomas de razón por parte de la Contraloría General de la República, para que se inviertan los montos destinados al transporte regional. En relación a que ha existido una sub ejecución de los montos, aclaró que son los propios usuarios quienes deben solicitar esos recursos, y que cuando se decidieron, no existía la necesidad de este año de reconstruir las zonas

dañadas por el terremoto. Además señaló que el proyecto de ley, que establece un subsidio al Transantiago, no es la única vía para destinar recursos a las regiones.

Finalmente comentó que en la Ley de Presupuestos del año 2011, se aumentarán significativamente los recursos para las regiones y que, además, está el proyecto de ley que establece un royalty para la minería, el que destinará la cantidad de 300 millones de dólares, durante los primeros tres años de ejercicio.

También participó en el estudio de la iniciativa, **el Jefe de la División de Subsidios, señor Cristián Echeverría**, quien explicó el sistema de subsidios de transportes. El permanente se divide en los siguientes ítems: oferta en Transantiago, en zonas licitadas y en zonas no licitadas, además del subsidio a la demanda, para lo que se paga un bono en función de los viajes. El subsidio transitorio, en tanto, considera también las inversiones en regiones.

Indicó que actualmente se encuentran abiertas las postulaciones al subsidio de la oferta no licitada. Agregó que la Tesorería General de la República efectúa el pago o se pronuncia sobre la aprobación o rechazo, dentro del plazo de 15 días hábiles contados desde el momento de la postulación. El cálculo del bono de subsidio a la demanda, en tanto, se hace en 25 comunas que cuentan con un estudio de ésta.

Comunicó el avance en la implementación de otros programas de transporte público, cuya ejecución se realiza a través del SERVIU, del MOP y de los municipios, mediante la figura de convenios mandato.

Por último planteó, que es importante dictar los reglamentos y difundirlos para que se conozca quiénes pueden ser los beneficiarios. Insiste en lo imperioso que resulta financiar el sistema.

En la penúltima sesión, previa a la votación, el Ministro Morandé dio a conocer el siguiente acuerdo, que consideró la aprobación del proyecto de ley en comento:

PROTOCOLO DE ACUERDO POLITICO SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO.

14 de septiembre de 2010.

- ✓ Es urgente evitar que las tarifas del Transantiago suban en lo que resta del año, para aliviar el bolsillo de los santiaguinos de menores ingresos y de clase media. Para ello, es imprescindible aprobar de inmediato el proyecto de ley, que permite allegar los recursos públicos adicionales correspondientes que permitan garantizar la estabilidad financiera del sistema.
- ✓ Para mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios del transporte público en Santiago y regiones, es imperativo poder ampliar las facultades normativas y fiscalizadoras del Estado, aprobando el proyecto de ley actualmente en trámite en el Senado.

- ✓ El transporte público en la Región Metropolitana debe verse en forma integral, incorporando la indispensable mejora del Transantiago, la ampliación del metro y la incorporación de trenes de cercanía, en un marco de viabilidad financiera y rentabilidad social.
- ✓ En el proyecto de ley del nuevo marco regulatorio, en el futuro proyecto de ley de Superintendencia de Transporte Público y en las bases de licitación de los servicios, se establecerá especialmente el resguardo de los derechos de los trabajadores del transporte público.
- ✓ Para la modernización del transporte en regiones, se extenderá el subsidio transitorio al transporte regional a los años 2015 y 2016, por una suma total de \$ 212 mil millones adicionales (poco más de US\$ 400 millones, cifra similar a la solicitada para Transantiago).
- ✓ Respecto del subsidio transitorio de regiones del año 2010 que fuera retirado por reasignaciones presupuestarias para la catástrofe de febrero, éste será repuesto anualmente desde al año 2011 hasta el año 2016 en cuotas iguales. Con esto los flujos del subsidio transitorio actuales y con proyecto de ley (PL) quedan así:

FLUJOS DEL SUBSIDIO TRANSITORIO (aproximado, en millones de pesos de 2009)

Año	Situación actual	Situación con PL
2009	34.349.892	34.349.892
2010	103.049.683	-
2011	103.049.683	120.224.630
2012	103.049.683	120.224.630
2013	103.049.683	120.224.630
2014	103.049.683	120.224.630
2015	-	120.224.630
2016	-	120.224.630
Subsidio transitorio total	549.598.307	755.697.672

- ✓ Respecto de los conflictos laborales vigentes, los firmantes de este acuerdo se comprometen a realizar todas las acciones que estén dentro de sus facultades para encontrar una solución satisfactoria.

Introducción.

1. En las sociedades modernas el transporte público es fundamental para la calidad de vida de las personas, particularmente aquellas de bajos recursos y de clase media. Por lo mismo, es necesario preocuparse del mejoramiento continuo de los sistemas de transporte público en el país.
2. El sistema de transporte público del Gran Santiago, en particular, ha sido una experiencia compleja y polémica desde su diseño e implementación, sin embargo mejoró significativamente durante la segunda parte del gobierno anterior. El informe de la Comisión Investigadora del Transantiago de la Cámara de Diputados, evacuado recientemente da cuenta, sin embargo, del espíritu de acuerdo que hoy anima a todos los sectores políticos con el fin de resolver los problemas pendientes del Transantiago, continuar mejorándolo y asegurar su financiamiento. Dicho informe fue votado favorablemente por la unanimidad de los diputados integrantes de esa Comisión y luego por 68 votos a favor, ninguno en contra y dos

abstenciones en la sala de la Cámara Baja. En vista del amplio consenso alcanzado en el informe mencionado, el presente acuerdo hace suyo en forma íntegra lo allí señalado y se adjunta como anexo.

3. Si bien el presente acuerdo político es motivado por la situación del Transantiago, el mismo aborda los temas de transporte público en todo el país y de un modo integral. Se ratifica una visión de las políticas de transporte público en Santiago y regiones, que apunta a mejorar la calidad del servicio a los usuarios, cautelar costos eficientes de operación y tarifas accesibles a los bolsillos de las personas de menores ingresos, implementar nueva infraestructura, velar por el cumplimiento de los derechos previsionales y laborales de los trabajadores del sector y continuar fomentando la modernización del transporte público en regiones.
- 4.

Ejes del acuerdo.

Los ejes en que se estructura este acuerdo, a desarrollarse en la actual administración, son los siguientes:

I. Una visión integral para el transporte público de la Región Metropolitana.

1. Se avanzará en la implementación completa de la Línea 6 del metro y en la ampliación de la red de trenes suburbanos (Lampa y Quilicura, por el norte; Padre Hurtado por el poniente). La implementación de los trenes suburbanos se podrá materializar por la vía de concesiones, contemplándose el inicio de las licitaciones en 2011.
2. Luego de terminados los estudios de demanda actualmente en curso entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y Metro S.A., se establecerá un cronograma preciso para la implementación de la Línea 3 del Metro.
3. Integración tarifaria intermodal: se implementará la integración de medios de pago entre Transantiago y Metrotrén. En un plazo razonable se aplicará la integración tarifaria entre ambos medios, para las comunas de San Bernardo, Buin, y Paine, siempre que no aumente significativamente el déficit global del Transantiago.
4. Se avanzará en la integración de medios de pago entre Transantiago y servicios de locomoción pública de cercanía, desde las provincias de Talagante, Chacabuco, Maipo, Melipilla y Cordillera y se evaluará el sistema de interconexión con el Transantiago, con el fin de hacerlos más eficientes y naturales para los pasajeros.

II. Mejoras al Transantiago.

1. Se optimizará la malla Transantiago (disminución de trasbordos, fortalecimiento de las combinaciones con Metro, corredores segregados, racionalización de la oferta en horas valle y disminución de tiempos de viajes) en base a la nueva información de orígenes y destinos disponible.
2. Se procurará la contención de costos y la eficiencia del sistema para evitar que el Panel de Expertos se vea forzado a decretar aumentos desmesurados de las tarifas y para soslayar la necesidad de solicitar

nuevos recursos al Estado. Se informará semestralmente a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado sobre la situación financiera, la evolución de las variables que inciden en la estructura tarifaria, y la gestión general del Transantiago.

3. Se cautelará que habrá funcionamiento real de flotas en los barrios periféricos, tanto en los días laborales como los fines de semana.
4. Se consultará a las autoridades locales (alcaldes) y a vecinos involucrados sobre las reformas al Transantiago.
5. Se continuará con el proceso de optimizar las capacidades del sistema centralizado de gestión de flota existente, lo que contempla la fiscalización de frecuencia y regularidad en toda la ruta y no sólo en los cabezales de cada servicio.
6. Se incrementará la fiscalización de los operadores en orden a que los buses paren efectivamente en los paraderos -poniendo fin a la trampa de abandonar paraderos por llegar al terminal- y cumplan con indicadores objetivos de calidad de servicio, para que los automovilistas respeten las vías exclusivas para buses.
7. Se buscarán los mecanismos legales para que, a partir de 2011, los paraderos, zonas pagas, terminales y otras obras de infraestructura de apoyo, sean dados en concesión a terceros distintos de los operadores.
8. Se utilizarán las atribuciones que contiene el proyecto de ley sobre un nuevo marco regulatorio para revisar y eventualmente modificar contratos.
9. Se incrementará y se mejorará la fiscalización de la evasión del pago de la tarifa, lo que, junto a nuevos contratos con mejores incentivos a los operadores y el aumento de las penas por evasión, permitirá reducir dicho fenómeno a la mitad en tres años. Tendrán la responsabilidad de fiscalizar tanto la autoridad, a través de una unidad competente, como el concesionario.
10. Con el fin de facilitar el monitoreo de la calidad de servicio, facilitar su comparación en el tiempo, y medir los impactos de los cambios de política, se seguirán realizando estudios comparables de tiempos de espera y de viajes, y de opinión de usuarios, como se ha hecho hasta ahora.
11. En un plazo no superior a un año, se evaluará la factibilidad financiera y rentabilidad social de conceder franquicias tarifarias a la tercera edad en horas valle y fines de semana.
12. La mayoría de estas medidas están contenidas en el plan de reforma al Transantiago presentado por el MTT en el mes de agosto pasado, el que se incluye como anexo.

III. Aspectos laborales del Transantiago y del transporte público licitado.

1. Se cautelarán los derechos laborales y previsionales de los trabajadores de los concesionarios, incorporando en el proyecto de ley un texto que señale que las bases de futuras licitaciones contemplarán fórmulas explícitas para que los contratos de concesión resguarden debidamente esos derechos.
2. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones verificará el cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales,

- mensualmente, mediante una declaración jurada suscrita por el representante legal de la concesionaria, que dé cuenta que en su calidad de empleador ha observado la normativa laboral y cumplido las obligaciones que le corresponden en relación a sus trabajadores¹.
3. Se creará una unidad de auditoría laboral en la futura Superintendencia de Transportes, que tendrá por finalidad fiscalizar, en colaboración con la Dirección del Trabajo, el cumplimiento de obligaciones laborales, previsionales, sindicales, de higiene y seguridad, etc.
 4. Se incorporará como causal de término o caducidad de la concesión el incumplimiento grave y reiterado de las normas laborales y de seguridad social, entendiendo por tal la condena por más de 4 veces durante un año calendario por vulneración grave de los derechos laborales individuales y colectivos, además del incumplimiento en el pago de las obligaciones previsionales de los trabajadores.
 5. Se incorporará en el proyecto de ley que los concesionarios deberán constituir garantías específicas que tengan por finalidad velar por el estricto y total cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales de los trabajadores. En caso de cobro de las boletas de garantía bancarias específicas para caucionar el cumplimiento laboral y previsional, el concesionario que no las renovare oportunamente, facultará al Ministerio para cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato.
 6. En caso que proceda la indemnización prevista en el artículo primero transitorio del proyecto de ley del nuevo marco regulatorio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo al pago, exigirá acreditar al concesionario el total cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales de sus trabajadores.
 7. Estas modificaciones serán incorporadas como indicaciones al proyecto de ley sobre marco jurídico del transporte público concesionado, las que serán consensuadas entre las partes
 8. Dado que este tipo de regulación rige in actum, las partes entienden que las reglas que se incorporan surten efecto de forma inmediata, y que por tanto, se entienden incorporadas en los contratos vigentes.
 9. Respecto de los conflictos laborales vigentes, los firmantes de este acuerdo se comprometen a realizar todas las acciones que estén dentro de sus facultades para encontrar una solución satisfactoria.

IV. Institucionalidad.

Con el propósito de complementar el perfeccionamiento del actual marco regulatorio que está en trámite en el Senado, se creará una Superintendencia de Transporte Público, para lo que el gobierno enviará al Congreso un proyecto de ley en marzo de 2011. Esta Superintendencia tendrá las atribuciones de coordinación, supervisión y fiscalización con que hoy cuenta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto del transporte público lícitado, más aquellas que en esta materia se derivan del proyecto de ley de nuevo marco regulatorio. También esta entidad podrá supervisar y auditar los recursos correspondientes a los subsidios de

¹ Si se comprobare que en la declaración jurada se ha faltado a la verdad en la narración de hechos sustanciales, se entenderá que el representante legal de la concesionaria comete el delito previsto y sancionado en el artículo 197, en relación con el artículo 193 N° 4, ambos del Código Penal, sufriendo las penas señaladas en el primero de los artículos anteriormente mencionados.

transporte público de Santiago y regiones. Las funciones normativas del transporte público, rural y urbano, seguirán siendo atribuciones del MTT.

V. Modernización del transporte público en regiones.

- 1. Se dará cumplimiento integral de la ley de subsidios, N° 20.378, en relación a los programas diseñados en regiones. Especial cuidado se pondrá en cumplir con el objetivo de que se reduzca el gasto familiar en tarifa escolar.
- 2. El subsidio transitorio para regiones incluirá financiamiento para las comunas de la Región Metropolitana distintas de las pertenecientes a la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
- 3. En cuanto a los recursos financieros para las regiones, para la modernización del transporte, se extenderá el subsidio transitorio al transporte regional a los años 2015 y 2016, por una suma total de \$ 212 mil millones adicionales (poco más de US\$ 400 millones, cifra similar a la solicitada para Transantiago).
Respecto del subsidio transitorio de regiones del año 2010 que fuera retirado por reasignaciones presupuestarias para la catástrofe de febrero, éste será repuesto anualmente desde al año 2011 hasta el año 2016 en cuotas iguales. Con esto los flujos del subsidio transitorio actuales y con PL quedan así:

FLUJOS DEL SUBSIDIO TRANSITORIO (aproximado, en millones de pesos de 2009)		
Año	Situación actual	Situación con PL
2009	34.349.892	34.349.892
2010	103.049.683	-
2011	103.049.683	120.224.630
2012	103.049.683	120.224.630
2013	103.049.683	120.224.630
2014	103.049.683	120.224.630
2015	-	120.224.630
2016	-	120.224.630
Subsidio transitorio total	549.598.307	755.697.672

Estos recursos quedarán expresados en la ley sobre aumento del subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros, boletín N° 7.101-15

- 4. Se implementará en un 100% el programa de chatarrización a partir de 2011 para ayudar a la renovación del parque del transporte público mayor, a partir del programa que cada gobierno regional defina.
- 5. Se implementará íntegramente desde marzo próximo el subsidio al transporte escolar, para lo cual ya se están haciendo los concursos correspondientes.
- 6. Se buscará la introducción gradual de medios de pago electrónico en las ciudades principales del país.

7. Se diseñará un plan de inversiones en infraestructura y gestión de transporte en las principales ciudades del país (terminales, paradas y unidades de control de tráfico).
8. Se velará por la construcción y concesión de terminales rurales en ciudades donde se justifique socialmente.
9. Se continuará con la licitación de servicios de transporte público en aquellas ciudades de regiones, donde se justifique por consideraciones de congestión o contaminación vehicular.

VI. Tramitación de proyectos de ley de transporte público.

El acuerdo político suscrito conlleva el compromiso de todas las partes de aprobar antes del 15 de octubre los tres proyectos de ley que por iniciativa del Ejecutivo se discuten hoy en el Congreso respecto del transporte público: el de financiamiento, el de nuevo marco regulatorio y el de evasión.

La ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, en su Artículo Tercero Transitorio, dispone lo siguiente:

“Créase, hasta el año 2014, un Subsidio Transitorio, por sobre el monto señalado en el artículo 2° de la presente ley, para el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo. Los recursos correspondientes a este subsidio serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3° 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 subsidio lo dispuesto en el inciso final del artículo 3° de la presente ley.

El monto acumulado de este Subsidio para el período 2009 a 2014 no podrá exceder de \$ 549.598.307 miles. Los montos a incluir cada año en la Ley de Presupuestos serán de \$156.684.425 miles para el 2009, \$216.988.275 miles para el 2010, \$ 133.348.582 miles para el 2011, \$ 29.640.588 miles para el 2012, \$ 9.282.546 miles para el 2013 y \$ 3.653.891 miles para el 2014. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.”

El artículo único del proyecto, modifica el Artículo Tercero Transitorio de la ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, en la forma que indica:

a) Elimínase del inciso segundo la frase *“Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.”*, sustituyendo el actual punto seguido (.), por un punto aparte (.).

b) Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Los montos anuales señalados en el inciso anterior se incrementarán en una cantidad tal que el incremento total en el periodo comprendido entre los años 2011 a 2014 sea equivalente al monto establecido para el año 2010 en dicho inciso. Para ello, los montos adicionales a incluir cada año en la Ley de Presupuestos respectiva serán de \$61.996.650 miles para los años 2011 a 2013 y de \$30.998.325 miles para el año 2014. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Durante la vigencia de este subsidio transitorio, los montos establecidos en este inciso, los señalados en el inciso anterior y los establecidos para el literal i) del artículo 2°, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de un 10%.”

Posteriormente, a raíz del Protocolo de Acuerdo logrado entre los Diputados de gobierno y los Diputados de la oposición, el Ejecutivo formuló una indicación para modificar el Artículo Cuarto Transitorio.

El Artículo Cuarto Transitorio de la ley N° 20.378, dispone lo siguiente:

“Otórgase a los Gobiernos Regionales, hasta el año 2014, un aporte especial para el Transporte y Conectividad por un monto equivalente al monto acumulado señalado en el inciso segundo del artículo anterior. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para el año 2009 será de \$34.349.892 miles y para los años 2010 al 2014 será de \$103.049.683 miles cada año. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.

Los recursos a que se refiere este artículo se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el artículo 76 de la referida ley sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

A solicitud de los Gobiernos Regionales, los montos que les correspondan en cada año podrán utilizarlos durante todo el período e incluso con posterioridad al año 2014 y hasta su total extinción. 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:

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 en el inciso anterior, 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.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, terminales de pasajeros o de locomoción colectiva y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

d) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, las que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región.

Los desembolsos del Programa se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.”

La indicación del Ejecutivo agrega al artículo único del proyecto, lo siguiente:

“Reemplaza el inciso primero, del Artículo Cuarto Transitorio de la ley N° 20.378, por el siguiente:

“Otórgase a los Gobiernos Regionales, hasta el año 2016, un aporte especial para el Transporte y Conectividad por un monto total de \$721.347.780 miles. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para los años 2011 al 2016, ambos años inclusive, será de \$120.224.630 miles cada año. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.”.

-Puesto en votación en general y en particular, el artículo único del proyecto y la indicación presentada por el Ejecutivo, fueron aprobados por la unanimidad de los Diputados presentes señores García, don René Manuel; García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hasbún, don Gustavo; Latorre, don Juan Carlos; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Pascal, doña Denise; Pérez, don Leopoldo; Tuma, don Joaquín; Uriarte, don Gonzalo; Velasquez, don Pedro, y Venegas, don Mario. Además, se acordó autorizar al Secretario de la Comisión para incorporar en el inciso tercero, que se agrega al Artículo Tercero Transitorio, a continuación de la cifra “\$30.998.325”, la palabra “miles”.

**VII. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY
APROBADO.**

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, además de los cambios formales efectuados por esta Secretaría, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Modifícase la ley N° 20.378, de la siguiente forma:

a) Elimínase del inciso segundo del Artículo Tercero Transitorio, la frase “Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.”.

b) Agrégase el siguiente inciso tercero en el Artículo Tercero Transitorio:

“Los montos anuales señalados en el inciso anterior se incrementarán en una cantidad tal que el incremento total en el periodo comprendido entre los años 2011 a 2014 sea equivalente al monto establecido para el año 2010 en dicho inciso. Para ello, los montos adicionales a incluir cada año en la Ley de Presupuestos respectiva serán de \$61.996.650 miles para los años 2011 a 2013 y de \$30.998.325 miles para el año 2014. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Durante la vigencia de este subsidio transitorio, los montos establecidos en este inciso, los señalados en el inciso anterior y los establecidos para el literal i) del artículo 2°, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 10%.”.

c) Reemplázase el inciso primero del Artículo Cuarto Transitorio, por el siguiente:

“Otórgase a los Gobiernos Regionales, hasta el año 2016, un aporte especial para el transporte y la conectividad por un monto total de \$721.347.780 miles. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para los años 2011 al 2016, ambos inclusive, será de \$120.224.630 miles cada año. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.”.

Se designó Diputado Informante al señor **René Manuel García García.**

SALA DE LA COMISIÓN, 15 de septiembre de 2010.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de fechas 10, 17 y 31 de agosto y 7, 14 y 15 de septiembre de 2010, con la asistencia de los Diputados señores García, don René Manuel (Presidente); Auth, don Pepe; García-Huidobro, don Alejandro; Hasbún, don Gustavo; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Tuma, don Joaquín, y Venegas, don Mario.

Se hace constar que en algunas sesiones el Diputado señor Hales, don Patricio, reemplazó a los Diputados señores Auth, don Pepe y Tuma, don Joaquín.

El Diputado señor Uriarte, don Gonzalo, reemplazó a los señores Norambuena, don Iván y Hernández, don Javier.

El Diputado señor Walker, don Matías, reemplazó al Diputado señor Venegas, don Mario.

El Diputado señor Sabag, don Jorge, reemplazó al Diputado señor Venegas, don Mario.

La Diputada señora Pascal, doña Denise, reemplazó a la Diputada señora Pacheco, doña Clemira.

El Diputado señor Velásquez, don Pedro, reemplazó a la Diputada señora Sepúlveda, doña Alejandra.

Además en algunas sesiones de la Comisión, concurrieron la Diputada señora Nogueira, doña Claudia; y los Diputados señores Monckeberg, don Cristián y Silber, don Gabriel.

También concurrió en una sesión de la Comisión el Senador señor Letelier, don Juan Pablo.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.