

INFORME DE LAS COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY QUE CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

HONORABLE CÁMARA:

En sesión 67a., de fecha 18 de agosto de 2009, la H. Cámara de Diputados, acordó remitir a estas Comisiones en carácter de unidas el proyecto del epígrafe, calificado de “discusión inmediata”, en tercer trámite constitucional, para los efectos de lo establecido en el artículo 119 del Reglamento de la Corporación.

Con la asistencia de los Diputados señores Dittborn, don Julio (Presidente); Aedo, don René; Alvarado, don Claudio (2); Álvarez, don Rodrigo; Delmastro, don Roberto; Duarte, don Gonzalo; García, don René Manuel; García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Quintana, don Jaime; Ortiz, don José Miguel; Robles, don Alberto; Sabag, don Jorge; Sunico, don Raúl; Tuma, don Eugenio; Uriarte, don Gonzalo; Venegas, don Mario; Venegas, don Samuel y Von Mühlenbrock, don Gastón, en sesión de fecha 18 de agosto de 2009, se analizaron por las Comisiones Unidas las modificaciones del H. Senado al proyecto de la referencia.

En relación con el quórum de aprobación del proyecto, cabe señalar que éste es de ley simple.

Se designó Diputado Informante al señor HALES, don PATRICIO.

*

*

*

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto, los señores René Cortázar, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Alejandro Micco, Asesor del Ministerio de Hacienda; José Pablo Gómez, Jefe de División Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos; Sergio Granados, Asesor de la Dirección de Presupuestos; Andrés Gómez-Lobo, Asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las señoras Natalie Silva, Asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y Alejandra Pérez, Asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las Comisiones Unidas iniciaron el estudio de la iniciativa tomando como base el proyecto aprobado por el H. Senado que

introduce modificaciones de fondo y forma al texto aprobado por la H. Cámara de Diputados en el primer trámite constitucional.

En el **informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos**, con fecha 28 de julio de 2009, se señala lo siguiente:

“1. Las indicaciones propuestas modifican el monto del subsidio contenido en el artículo 2° del Proyecto de Ley, el que comenzará a aplicarse a partir del 2010 y cuyo monto anual estimado es de \$230.000.000 miles.

2. Asimismo, se introduce un Panel de Expertos cuyas funciones se indican en el artículo 14, el que estará compuesto por 3 miembros cuya remuneración mensual será de 30 UTM. El costo anual de este Panel se estima en \$39.616,56 miles a partir del 2010.

3. Por medio de estas indicaciones, en el inciso primero del artículo primero transitorio se autoriza al Fisco para sustituir en su calidad de deudor a la cuenta especial de reembolso en su obligaciones que ahí se indican, las que por concepto de capital ascienden a US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) y \$84.328.000 miles respectivamente, las que deberán ser canceladas antes del término del primer bimestre del 2010.

En caso que estas obligaciones se cancelen dentro del presente ejercicio presupuestario, se harán con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público.

4. Adicionalmente, mediante el inciso segundo del artículo primero transitorio se faculta a la Presidenta de la República para condonar las obligaciones reembolsables emanadas de los artículos 2° y 11 de la Ley N°20.206 las que ascienden a \$197.600.000 miles en total.

5. En los artículos tercero y cuarto transitorio, mediante estas indicaciones, se actualizan el monto total, su distribución anual y el periodo de vigencia del Subsidio Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo y el Aporte Especial para el Transporte y Conectividad. El monto total de cada uno de estos subsidios es de \$549.598.307 miles en el periodo 2009 – 2014 y el gasto durante 2009 no podrá superar los \$156.684.425 miles en el primero y los \$34.349.894 miles en el segundo.

6. El mayor gasto durante el año 2009 que resulte de lo señalado en el punto anterior del presente documento se financiará en la forma dispuesta en el artículo sexto transitorio, y se imputará a las partidas presupuestarias correspondientes.”.

En el **debate de la Comisión** intervino el señor René Cortázar quien señaló que el proyecto mantiene su estructura básica y los

fundamentos que inspiraron a la iniciativa en su primer trámite, no obstante recalcó las principales modificaciones introducidas en el H. Senado por el cual se crea un subsidio permanente de 230 MM\$ (mil millones) anuales para financiar la menor tarifa estudiantil. La mitad de estos recursos son destinados a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y la otra mitad al resto de las zonas del país.ⁱ

El monto del subsidio permanente correspondiente a regiones (115 MM\$ anuales) se distribuirá entre éstas de la siguiente forma:

Primero se calcula el subsidio que le corresponde a cada ciudad donde hay información de tarifas y viajes que permite realizar dicho cálculo. Este subsidio equivale a la diferencia entre el ingreso medio (futura tarifa adulta) y la tarifa estudiantil correspondiente, multiplicada por el número de viajes estudiantiles.

Luego, se extrapola el subsidio al resto de las zonas de cada región sobre la base del subsidio por estudiante (TNE) calculado en las ciudades con información y el número de estudiantes (TNE) en el resto de las localidades.

Una vez definidos los montos para cada zona y región, los recursos se destinarán a los siguientes usos: en la provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo se destinan a cubrir el déficit operacional del sistema de transporte público.

En las zonas del resto del país los recursos se destinan a los siguientes usos:

En las ciudades con licitación de vías (Iquique, Antofagasta, Valparaíso Rancagua y Concepción) se entregan a los operadores a cambio de una reducción de las tarifas que pagan los adultos y también los estudiantes.

En las otras ciudades y sectores rurales, las familias de los sectores más vulnerables recibirán un subsidio (voucher) que podrá ser utilizado en cualquier transporte público, sea este buses o taxis colectivos.

Además, las tarifas escolares en todas las regiones disminuirán hasta llegar a un tercio de la tarifa adultaⁱⁱ, igualando así los

ⁱ La distribución equivalente entre la Provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo, por un lado, y el resto de las comunas del país, por otro, fue establecido en base a una estimación de los subsidios correspondientes realizado con información de viajes de adultos, estudiantes y las tarifas en las distintas ciudades que contaban con dicha información. El resultado es que el valor de los subsidios entregados a los estudiantes estimado para Santiago es muy similar al monto estimado para regiones.

ⁱⁱ Hoy las tarifas escolares son en regiones, en general, un 40% de la tarifa adulta en el caso de los estudiantes de educación media y 50% de la tarifa adulta en el caso de los estudiantes de educación superior.

beneficios que reciben los estudiantes en la Región Metropolitana. En las ciudades licitadas esto se realizará en el marco de la reducción de tarifas señalada para tales ciudades. En el resto de las zonas, se entregará directamente una transferencia compensatoria a los dueños de vehículos de transporte público mayor para compensar la reducción de la tarifa estudiantil.

El resto de los recursos se destinarán a expandir el programa de subsidios a zonas aisladas, el programa de subsidio al transporte escolar, proyectos para fomentar el transporte público mayor en aquellas zonas donde éste ha desaparecido e infraestructura para el transporte público, transporte en general u otros proyectos de inversión relevantes para la región.

Sostuvo el señor Cortázar que el proyecto también crea un subsidio transitorio para Santiago de 550 MM\$ hasta el 2014 y un monto equivalente para regiones.

En Santiago dicho monto se destinará a financiar el déficit operacional del sistema y es decreciente en el tiempo, hasta extinguirse el año 2015.

En regiones (y las comunas de la Región Metropolitana aparte de las de la Provincia de Santiago y Comunas de Puento Alto y San Bernardo) dichos recursos se destinarán a una provisión especial del FNDR para: un plan de retiro y renovación (chatarización) de los buses más antiguos, lo que permitirá mejorar las condiciones de seguridad, emisiones y comodidad para muchos servicios urbanos y rurales que operan en las regiones del país y que en la actualidad presentan carencias importantes en esta materia; proyectos de inversión en infraestructura para el transporte público, transporte en general u otros proyectos de inversión relevantes para la región.

Los montos de recursos para regiones se distribuyen, entre éstas, mediante la misma regla de distribución del FNDR, y las regiones tendrán hasta después del año 2014 para gastar estos recursos.

El proyecto de ley contempla la creación de un Panel de Expertos que tendrá como mandato determinar la tarifa del sistema de transporte público en la ciudad de Santiago para mantener el valor real de éstas, garantizar que el déficit del sistema sea financiable con los subsidios permanente y transitorios definidos en esta ley para Santiago, informar sobre los procesos de licitación de vías en otras ciudades del país y asesorar al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones en temas relacionados con su cartera.

Se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para encomendar a los organismos técnicos del Estado, la ejecución de infraestructura de transportes previamente definidas en un Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público aprobado por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Planificación, Transportes y Telecomunicaciones, y los Intendentes. El proyecto también faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para construir y mantener obras públicas menores, tales como paraderos, terminales, zonas pagas, etcétera.

Las licitaciones de uso de vías para los servicios de transporte público deberán contar con estudios previos, uno de los cuales debe ser realizado por una universidad reconocida por el Estado o una organización privada. Además, las licitaciones deberán contemplar un proceso de consulta pública de las bases de al menos 45 días, entre otros cambios

El proyecto de ley contempla la novación de la deuda del BID y Banco Estado, sustituyendo al Fisco como deudor de estos créditos. Luego, estos créditos serían prepagados antes del término del primer bimestre del año 2010.

A continuación, el señor Ministro dio respuesta a las numerosas consultas formuladas por los miembros de las Comisiones Unidas que se consignan en el Acta respectiva.

En relación con el análisis en particular del proyecto por la Comisión cabe consignar que el H. Senado le introdujo al texto aprobado por la Cámara de Diputados, en su primer trámite constitucional, diversas modificaciones:

En el artículo 1° del proyecto se acota el subsidio para el transporte público al propósito de compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en dichos servicios.

En el artículo 2° se aumenta el monto máximo del subsidio a \$ 230.000.000 miles y se establece un mecanismo de subsidio cuyo monto se considerará en la Ley de Presupuestos de cada año dividido en partes iguales entre i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y la Región Metropolitana, excluidas las anteriores, así como las demás regiones del país. Define, además, lo que se entiende por transporte público mayor.

En el inciso tercero, se contempla que por decreto se establecerá para cada región el monto del subsidio y su distribución.

Se elimina su inciso cuarto.

En el artículo 3° se establecen las reglas para determinar el monto del subsidio, según los casos.

En el artículo 4° se establecen las reglas para determinar el monto del subsidio en las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3°.

En el artículo 5° se determina la distribución del subsidio restante en base a criterios de impacto y, o rentabilidad social.

En el artículo 6° se precisa que el informe trimestral del destino de los recursos que se proporcionará a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos a partir de la fecha de inicio de pago del subsidio.

Se elimina el artículo 7°.

En el artículo 9° que pasa a ser 8°, se modifica el monto de la multa aplicable a las personas que perciban indebidamente recursos del subsidio y el método de fijación de ésta según el número de buses.

Se suprime la letra d) del artículo 10, que pasa a ser 9°.

El artículo 14 que pasa a ser 13 es sustituido, creándose un cargo de Jefe de División, grado 2°, en la Planta de la Subsecretaría de Transportes.

Los artículos 14 nuevos y siguientes contemplan la creación, integración, funciones y funcionamiento de un Panel de Expertos encargado de las tarifas del sistema de transporte público y normas sobre cesación en el cargo y dieta de sus integrantes.

En el artículo 20 se establece que las obras de transporte público a ejecutar deberán estar contempladas en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), aprobado por los Ministros que señala y los Intendentes respectivos, y que tendrá una vigencia de 5 años pudiendo ser actualizado o renovado. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá encomendar obras las que tendrán financiamiento conforme al artículo 16 de la ley N° 18.091.

En el artículo 21 se dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá conforme al Plan Maestro, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores, las que define.

En el artículo 22 se modifica la ley N° 18.696, sobre transporte de pasajeros.

En el artículo primero transitorio, se autoriza al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el BID y con el Banco del Estado de Chile, fijando el monto máximo de estas obligaciones.

En el artículo segundo transitorio que pasa a ser tercero, se crea un subsidio transitorio hasta el año 2014, para el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, fijando los límites correspondientes y los márgenes excedibles durante los años 2010, 2011 y 2012.

En el artículo tercero transitorio que pasa a ser cuarto, se otorga a los Gobiernos Regionales hasta el año 2014, un aporte especial para el Transporte y Conectividad.

Se suprime el artículo cuarto transitorio.

El artículo séptimo transitorio es reemplazado por otro que autoriza al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para sustituir el beneficio que indica por un bono por término de negociación.

El artículo octavo transitorio es sustituido por otro que establece que la disminución de tarifas que produzca el subsidio en caso alguno significará una disminución en el monto de la remuneración de los conductores.

El artículo noveno transitorio nuevo establece una gradualidad en el cambio de los miembros del Panel de Expertos.

El artículo décimo transitorio entrega al Panel de Expertos el encargo de determinar el nivel de tarifas hasta el año 2014 para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Por el artículo undécimo transitorio se suspende la aplicación del reajuste de tarifas que señala.

En el artículo duodécimo se obliga a que al menos uno de los estudios referidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696 deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado, tratándose de licitaciones de uso de vías que señala.

En la **discusión en particular** se solicitó votación separada del artículo primero transitorio.

Puesto en votación el artículo primero transitorio del proyecto fue aprobado por 12 votos a favor y 9 votos en contra. Votaron a favor los Diputados señores Duarte, don Gonzalo; Hales, don Patricio; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Quintana, don Jaime; Robles, don Alberto; Sabag, don Jorge; Sunico, don Raúl; Tuma, don Eugenio, y Venegas, don Samuel. Votaron en contra los Diputados señores Aedo, don René; Alvarado, don Claudio (2); Álvarez, don Rodrigo; Dittborn, don Julio; García- Huidobro, don Alejandro; Hernández, don Javier; Uriarte, don Gonzalo, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

El resto del proyecto propuesto por el H. Senado fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Aedo, don René; Alvarado, don Claudio (2); Álvarez, don Rodrigo; Dittborn, don Julio; Duarte, don Gonzalo; García- Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hernández,

don Javier; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Quintana, don Jaime; Robles, don Alberto; Sabag, don Jorge; Sunico, don Raúl; Tuma, don Eugenio; Uriarte, don Gonzalo; Venegas, don Samuel, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de agosto de
2009.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Abogado Secretario de la Comisión