

INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica disposiciones sobre subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros.

BOLETÍN N° 12.097-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “discusión inmediata” el 5 de noviembre del año en curso.

Hacemos presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de ley que cuenta, como se indicó, con urgencia de “discusión inmediata”. Por lo que la Comisión acordó, unánimemente, proponer al Excelentísimo señor Presidente que en la Sala sea considerado del mismo modo.

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; de la Asesora Legislativa del Ministerio, señora Josefina Hubner y del Asesor, señor Roberto Villalobos.

Además, asistieron de Sol de Chile: el Empresario, señor Renato Forno, y los Asesores del Honorable Senador señor Chahuán señor Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Pizarro, señora Karen Herrera y del Comité de Renovación Nacional e Independientes, señor Octavio Tapia.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

En primer lugar, se dispone la ampliación, desde el año 2022 al año 2025, del plazo de entrega del subsidio para establecer rebajas de tarifas para estudiantes en zonas donde no existan concesiones de vías o condiciones de operación.

En segundo orden, se propone una extensión, de tres años, del período en el cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede negociar directamente con los responsables de servicios de transporte para la implementación de perímetros de exclusión en determinadas zonas geográficas.

En tercer término, se modifica el hito a partir del cual se contabiliza el plazo de duración de la referida herramienta regulatoria, estableciendo como criterio para tales efectos la aprobación de los respectivos contratos y convenios de adscripción.

Por último, se fija que la validez de los mencionados contratos se inicie en la fecha en que se concluya la total tramitación del acto administrativo que los aprueba.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1. Ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR).

- Artículos primero y cuarto transitorios.

- **Ley N° 20.378**, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR).

- Artículo 7°.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

S.E el Presidente de la República, en su calidad de autor de la presente iniciativa, señala que el transporte público remunerado de pasajeros es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de las personas, pues constituye el principal medio de movilización que utiliza la población. Este servicio, agrega, se erige como una necesidad de primer orden, que contribuye al ejercicio de los derechos y libertades que la Constitución Política de la República asegura a todas las personas, particularmente la libertad personal o ambulatoria, y también el derecho a la educación, la libertad de trabajo y el libre emprendimiento económico, entre otros.

En esa línea, sostiene que la importancia de contar con un sistema de transporte público eficiente, seguro y de calidad, hace necesaria una revisión constante y periódica de las normas, mecanismos y subsidios contemplados para su desarrollo.

En efecto, precisa que nuestro ordenamiento jurídico contempla, en el inciso segundo del artículo 3° de la ley N° 18.696, una facultad para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en virtud de la cual éste puede disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios para el funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros. Lo anterior, en caso de congestión de las vías, deterioro del medio ambiente, o detrimento de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación, a través de mecanismos de licitación pública.

Respecto a lo anterior, resalta que el mismo inciso segundo del artículo 3° de la ley N° 18.696 establece una herramienta regulatoria para aquellos casos en que se requiriera tanto de un ordenamiento o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, como para la incorporación de subsidios u otros beneficios en las tarifas, denominada “perímetro de exclusión”, el que puede ser desplegado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en zonas urbanas o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías.

Esta figura, explica, consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige a todos los servicios de transporte público que operen en dicha zona, y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

Posteriormente, indica que, actualmente, en virtud de lo dispuesto en la ley N° 20.696, de 2013, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, puede convocar, durante los cinco primeros años de vigencia de la mencionada ley, a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, rural o urbana, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los recursos resultantes del mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión, de modo de facilitar paulatinamente el tránsito a un sistema eminentemente licitatorio.

Es esencial también, asevera, entender que este tipo de regulación permite la generación de insumos técnicos y operacionales (perfiles de carga, frecuencia, horarios de operación, etc.) sobre la base de los cuales se efectuará el diseño de las bases y contratos que regularán la licitación pública de concesión de vías, en un marco de información transparente y técnicamente validada, en el futuro.

Es así, añade, como los perímetros de exclusión, con su especial facultad de negociación directa con los actuales operadores, permiten establecer un avance gradual, y tránsito progresivo, desde un sistema basado en el trato directo a uno basado en regulaciones licitatorias, generándose un mecanismo de transición en el período intermedio entre ambos.

Por otro lado, precisa que la implementación de las figuras administrativas en comento permite procesar la entrega de un subsidio orientado a establecer rebajas de tarifas para estudiantes en zonas donde no existen concesiones de vías o condiciones de operación, transferencias denominadas como “rebaja al 33% escolar”, recursos que se entregan desde el año 2010.

Tales cantidades, prosiguió, fueron contempladas inicialmente en el artículo 4° literal a, de la ley N° 20.378, el que luego fue derogado por medio de la ley N° 20.696. Sin embargo, considerando los plazos de implementación, se estableció en este último cuerpo legal una posibilidad transitoria de continuar entregando aquel subsidio hasta el año 2022.

De esa forma, destaca, considerando lo previamente señalado, se hace necesaria una ampliación del plazo para la negociación de los perímetros de exclusión y la entrega del beneficio para la rebaja estudiantil.

En consecuencia, sostiene que mediante el presente proyecto de ley se propone una extensión al período en el cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede negociar directamente con los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, aumentando el mismo en tres años. Lo anterior, con el objeto principal de mantener vigentes, por el período que va entre los años 2018 a 2022, las facultades regulatorias de dicha Secretaría de Estado, lo que permitirá, por ejemplo, terminar con la figura de prórrogas continuas de condiciones de operación en zonas que estuvieron licitadas durante los años 2002 al 2010, como sucedió en el Gran Valparaíso, en el Gran Concepción, en Antofagasta y en la zona de Iquique-Alto Hospicio, permitiendo reemplazar aquella figura por la del perímetro de exclusión.

Adicionalmente, afirma, resulta necesario modificar el hito a partir del cual se contabiliza el plazo de duración de la herramienta regulatoria en comento, en razón de que actualmente el plazo de su vigencia empieza a correr con anterioridad al inicio de los servicios de transporte, e incluso antes de haber iniciado la tramitación definitiva de los actos que los regulan.

Finalmente, concluye señalando la necesidad de establecer que la validez de los contratos suscritos en el marco de la ley N° 20.378 se inicie a contar de la fecha de total tramitación del acto administrativo que los aprueba; de forma tal que existe la debida armonía entre el plazo de inicio de vigencia y el de inicio de la operación de los servicios.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

La Moción en estudio está estructurada sobre la base de dos artículos permanentes, configurados del siguiente modo:

- **El artículo 1°** modifica la ley N° 20.696 mediante tres numerales.

El primero, sustituye, en su artículo primero transitorio, el guarismo “2022” por “2025”, ampliando hasta este último el plazo de entrega del subsidio para establecer rebajas de tarifas para estudiantes en zonas donde no existen concesiones de vías o condiciones de operación.

El segundo, reemplaza, en el inciso primero de su artículo cuarto transitorio, la expresión “cinco” por la palabra “ocho”, extendiendo, en consecuencia, por tres años más la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para negociar directamente con los responsables de servicios de transporte para la implementación de perímetros de exclusión en determinadas zonas geográficas.

El tercero, reemplaza, en el inciso segundo de su artículo cuarto transitorio, la locución “lo apruebe”, por la frase “apruebe los contratos y convenios de adscripción al perímetro de exclusión de la zona geográfica regulada”, estableciendo, en consecuencia, un nuevo hito a partir del cual se contabiliza el plazo de duración de la herramienta regulatoria en comento.

- **Por su parte, el artículo 2°**, sustituye, en el inciso segundo del artículo 7° de la ley N° 20.378, la palabra “su suscripción”, por la frase “la total tramitación del acto administrativo que lo apruebe”. De ese modo, se establece que la validez de los contratos suscritos al alero del

referido cuerpo legal se inicie a contar, precisamente, de la conclusión del procedimiento administrativo que los apruebe.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR A LA VEZ

En discusión, en general y en particular a la vez, la iniciativa en referencia, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, expresó que la discusión inmediata presentada respecto del proyecto de ley, obedece a que el mismo contiene algunas precisiones legales necesarias para que la Contraloría General de la República pueda interpretar adecuadamente la juridicidad de algunos actos administrativos que han aprobado determinados perímetros de exclusión.

Lo anterior, agregó, en tanto existe, en la normativa en vigor sobre el punto, cierto grado de imprecisión que impide que el ente contralor avance con mayor celeridad en el examen legal de tales instrumentos regulatorios.

De ese modo, prosiguió, las modificaciones que incorpora la iniciativa permitirán destrabar tal proceso, en tanto la misma contempla precisiones de tiempo y de alcance respecto de las citadas herramientas.

En seguida, señaló que ello beneficiará a una gran cantidad de personas, en tanto permitirá, entre otras cosas, considerar rebajas de tarifa.

En esa línea, observó que el proyecto propone una extensión en el cual el Ministerio que encabeza puede negociar directamente con los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, aumentando el mismo en tres años.

Ello, agregó, con el objetivo de mantener vigentes, las facultades regulatorias de la Secretaría de Estado de la que es titular, lo que permitirá: i) incorporar mejoras de calidad o rebajas tarifarias a través de los actuales prestadores; ii) terminar con la figura de prórrogas permanentes de condiciones de operación en zonas que estuvieron licitadas durante los años 2002 a 2010, iii) generar aprendizajes en uso de indicadores (mediciones de calidad de las prestaciones, a fin de que se pueda decidir acerca de su continuidad o no), iv) desarrollar la empresarización del sector y el uso de tecnología en la operación o medios de pago de los servicios.

Al respecto, señaló que, si bien existe una prioridad por licitar todos los sistemas, inevitablemente, especialmente en ciudades de menor tamaño, es necesario prorrogar contratos o llevar a cabo

negociaciones directas, para lo cual la extensión en comento resulta primordial.

Luego, precisó que sólo existen dos perímetros de exclusión operando, referentes a las ciudades de Castro y Villarrica.

Por otra parte, indicó que se encuentran en trámite de toma de razón los relativos a las comunas de Quellón y Quintero-Puchuncaví, mientras que fueron retirados de tal proceso los concernientes al Gran Valparaíso, a Calama y a Iquique-Alto Hospicio.

A su turno, señaló que se encuentran en el Ministerio de Hacienda los instrumentos que recaerán en las ciudades de Antofagasta y Linares, encontrándose, finalmente, el de la comuna de Valdivia en estudio por parte del Panel de Expertos (etapa previa a la remisión del instrumento al Ministerio de Hacienda, para que luego el mismo sea enviado a la Contraloría General de la República para su toma de razón).

Posteriormente, expresó que el proyecto clarifica los límites temporales de dichas herramientas administrativas, explicitando el hito a partir del cual se computará la vigencia de aquéllos, efectuándose, por consiguiente, las adecuaciones en los textos legales pertinentes para que el particular sea coherente. Todo lo anterior, reiteró, a fin de superar las dificultades interpretativas previamente mencionadas.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, explicó que, en el año 2013, por medio de la publicación de la Ley N° 20.696, se reformó la Ley de Subsidios al Transporte Público (Ley N° 20.378).

En tal cuerpo legal, agregó, se creó la figura de los perímetros de exclusión, con la finalidad de traducir el efecto del subsidio en una mejora en la calidad de los servicios otorgados a las personas.

Si bien por regla general, añadió, dichos instrumentos son concursables, excepcionalmente son susceptibles de ser negociados directamente con los operadores, dado que se consideró en esa oportunidad, en el año 2013, que los actores vigentes del sistema tenían mejor conocimiento de las ciudades, de las demandas, de las cargas de pasajeros, de los horarios de movilidad de la población, entre otros factores de relevancia, por lo que la autoridad no contaba con la información suficiente para licitar la totalidad de los servicios.

En consecuencia, afirmó que los procesos licitatorios vigentes del rubro son, básicamente, de reducción tarifaria, por medio de fórmulas de cálculo del valor del pasaje normadas por un polinomio, sin que se contemplen exigencias para los operadores.

Así, destacó que, en la actualidad, se están transfiriendo importantes recursos del subsidio a cinco zonas reguladas (cuyas condiciones de operación se encuentran vencidas, por lo que son continuamente prorrogadas por dieciocho meses más), sin que se verifique una contraprestación concreta, en términos de calidad de la provisión de transporte, por parte de los responsables de los servicios.

Por el contrario, subrayó, la figura de los perímetros de exclusión permite, con sumas similares de fondos, incorporar estándares objetivos de calidad de las prestaciones, los que pueden ser medidos tecnológicamente.

Sin perjuicio de lo anterior, subrayó que, en tanto se desarrolla el presente instrumento regulatorio, el proyecto extiende las actuales herramientas administrativas empleadas para la entrega del subsidio, hasta el año 2025.

El Honorable Senador señor Letelier, consultó cuáles son los mecanismos de financiamiento a que hizo referencia quien le precedió en el uso de la palabra, y a quiénes se paga.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondió que aquéllos dicen relación, básicamente, con el 33% del total del subsidio, referente al transporte de pasajeros que sean escolares, el que es entregado a los operadores regionales directamente por medio del pago de un bono al responsable del servicio (sea éste una empresa, un gremio, una asociación u otra entidad). En otras palabras, destacó, los recursos son pagados a quien cuenta con el denominado “cartón de recorrido”.

El Honorable Senador señor Letelier, hizo presente que ha recibido reparos, por determinados propietarios de vehículos de transporte público de pasajeros, que los montos del subsidio no les llegan finalmente a ellos, cuestión que debiese ser revisada, en tanto constituye una mala práctica gravosa para el correcto funcionamiento del rubro.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, resaltó que, tal como mencionó el señor González, los recursos son entregados a los responsables de los servicios, los que son, en ocasiones, directamente los propietarios de los vehículos.

Sin perjuicio de lo anterior, subrayó, es el mencionado responsable quien luego distribuye los fondos al interior de la organización que representa.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, sin perjuicio de lo señalado, resaltó que la idea es avanzar hacia la industrialización del sector.

En efecto, explicó que, si se pretende asociar el subsidio a determinados estándares de calidad del servicio, no es razonable que la autoridad actúe sobre cada uno de los actores del rubro, individualmente considerados, sino respecto de las unidades de negocio.

Así, indicó que si bien el proyecto pretende prorrogar los mecanismos actuales, ello se hace con la finalidad de que los perímetros de exclusión permitan, progresivamente, alcanzar la empresarización del rubro.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, en la misma línea, sostuvo que los cambios que se pretenden incorporar, a medida que se implementen los perímetros de exclusión, posibilitarán introducir controles más efectivos, tecnológicamente fiscalizables, que permitan la verificación de que el operador efectivamente esté desarrollando el servicio en los términos comprometidos. Lo anterior, agregó, por medio del despliegue de índices de calidad, que adviertan cuáles unidades no se están desempeñando de buena forma, para proceder así a su reemplazo.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, posteriormente, precisó que la normativa original (que data del 2013 (Ley N° 20.696)), posibilitaba la facultad de negociar directamente con los operadores por el término de tres años, período que se extendió por otros dos más cuando el titular de la Cartera era el señor Andrés Gómez-Lobo.

Así, como ya se mencionó, el proyecto amplía por tres años más la antedicha facultad.

Tales decisiones, aseveró, han respondido al hecho del lento avance en el tiempo en la implementación de los perímetros de exclusión.

Así, explicó, recién en el año 2012 se contó con toda la regulación normativa de los citados instrumentos, habiéndose aprobado, como se mencionó, al año 2018, sólo los referentes a las comunas de Castro y Villarrica.

Afortunadamente, destacó que, por medio de los ajustes regulatorios que se han introducido a las herramientas en examen, la visión de los operadores sobre los perímetros de exclusión es más favorable

al día de hoy, lo que abre de mejor forma los espacios para la materialización de una negociación directa con resultados positivos.

El Honorable Senador señor Letelier, consultó qué criterios se evalúan para impulsar los instrumentos en cuestión en determinadas comunas del territorio.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondió que, en la actualidad, casi en la totalidad del país se encuentran abiertas convocatorias de negociaciones directas para la implementación de perímetros de exclusión, advirtiéndose operadores con mayor y menor grado de disposición a arribar a acuerdos en este ámbito.

Sin perjuicio de lo anterior, agregó, de no existir consenso, el Ministerio cuenta con atribuciones para concursar la ejecución de la referida herramienta administrativa.

Así, por ejemplo, en el caso del Gran Valparaíso, se cerraron positivamente las negociaciones con los operadores respecto del perímetro de exclusión en esta zona geográfica, pero una unidad de negocios tuvo que ser excluida del esquema, debido a sus constantes incumplimientos.

Respecto de los servicios de Coquimbo y La Serena, manifestó que no ha existido mayor disposición para lograr acuerdos, mientras que en Temuco, destacó, las negociaciones se iniciaron y cerraron sin consenso.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, subrayó que el objeto y visión de política pública sobre el particular es terminar siempre licitando.

Lo anterior, precisó, sin dejar de tener claridad de que el perímetro de exclusión es un instrumento que se encuentra en transición hacia su implementación extendida a lo largo del país.

De ahí, añadió, que se proyecte que se liciten paulatinamente, por esta vía, el 20% de los servicios que actualmente se sujetan a condiciones de operación, a fin de abordar este desafío de manera gradual.

En efecto, señaló que una gran licitación reviste de considerables problemáticas, sin considerar el hecho de que la sustitución total de los prestadores resulta altamente compleja.

Así, y en una lógica de progresividad, se pretende

que los procesos licitatorios incorporen suficiente competencia en el sector, la que ayude a mejorar los estándares de calidad del servicio, ante la amenaza real de que se pierda el servicio de transporte si éste no está siendo provisto de acuerdo a las exigencias que se establezcan.

El Honorable Senador señor Letelier, aseveró que, con ocasión de la presente discusión, se debe revisar qué modelo resulta más apropiado para que se pueda aplicar la rebaja tarifaria a adultos mayores en el contexto del transporte público.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, indicó que, precisamente, una de las razones por las cuales se busca destrabar la tramitación de los perímetros de exclusión, es para generar la rebaja tarifaria para la tercera edad, en todo Chile, conjugando ello con las herramientas en actual operación, en una lógica de progresividad, tal como lo señaló la señora Ministra.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, expresó que, en la Región de Coquimbo, las experiencias de rebajas tarifarias a los adultos mayores se han desenvuelto en un contexto de acuerdos arribados directamente con los operadores, sin que haya existido algún instrumento legal de por medio.

En efecto, agregó, la reducción del pasaje para la tercera edad se generó producto de gestiones realizadas por el Gobierno Regional, a través del ex Intendente señor Cifuentes, lo que produjo un acuerdo con los gremios del rubro.

De ese modo, añadió, luego la información de la población beneficiada se verificaba por medio de las Municipalidades respectivas, las que emitían la pertinente credencial.

Dicho proceder, resaltó, también se ha verificado en el caso del transporte interurbano, por ejemplo, en la comuna de Vicuña.

En consecuencia, y a la luz de esas experiencias, recomendó que la regulación permita conciliar elementos propios de consenso con medidas imperativas, a fin de que en la hipótesis que exista disposición de arribar a un acuerdo, éste no se vea impedido de concretarse por la aplicación de una herramienta administrativa que no sea lo suficientemente flexible.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, afirmó que parte de la regulación de los perímetros de exclusión incluye rebajas al valor de las tarifas aplicables a la población de la tercera edad.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que se observa una multiplicidad de formas en que tales beneficios se llevan a cabo en nuestro país. Por ejemplo, explicó, en determinados servicios subsidiados de conectividad del área austral, existe gratuidad para los adultos mayores, mientras que en zonas rurales se verifica una rebaja importante del pasaje para aquéllos. Asimismo, prosiguió, en el caso de Concepción fueron los mismos operadores quienes decidieron aplicar un descuento en este contexto, mientras que, en el Metro de Santiago, las personas de la tercera edad pagan la misma tarifa que los escolares.

Por consiguiente, manifestó que cualquier normativa general que se disponga, debe tender a equilibrar estas situaciones particulares que se verifican en la actualidad, a fin de evitar que se produzcan externalidades negativas para los usuarios.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, preguntó si se ha pensado en otorgar algún tipo de beneficio a personas discapacitadas o con movilidad reducida.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, indicó que ello no se encuentra actualmente en análisis, sin perjuicio de que se está abordando, como exigencia de los servicios, el contar con todos los diseños necesarios que permitan un traslado seguro para tales personas, lo que, por cierto, genera un costo adicional en el sistema.

El Honorable Senador señor Letelier, a la luz de lo previamente expresado en el debate, señaló que, al parecer, se debe transitar hacia una implementación sostenida del instrumento regulatorio en cuestión, para que los beneficios en comento se materialicen de buena forma.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, a su turno, observó que, efectivamente, en la actualidad, en los lugares sin perímetros de exclusión lo que ocurre, en los hechos, es la verificación de subsidios cruzados. En efecto, explicó, la rebaja tarifaria a los adultos mayores se financia (al menos teóricamente) por medio del alza del promedio del valor de los pasajes cobrados a los demás adultos, a fin de lograr un equilibrio económico por parte del operador.

Ello, agregó, no puede suceder en un esquema en donde ya se encuentre implementado el perímetro de exclusión, ya que el mismo sujeta las variaciones tarifarias, a la baja o al alza, a un polinomio. De ahí, agregó, que el subsidio a la tercera edad se deba realizar directamente, a partir de una medición de la demanda observada.

Posteriormente, por otro lado, retomando la explicación acerca del contenido del proyecto, indicó que el aspecto nuclear del mismo dice relación con la clarificación del hito a partir del cual comienza a computarse la vigencia del perímetro de exclusión, cuestión actualmente regulado en el artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.696.

En efecto, precisó, en tal disposición se señala que tal plazo se inicia desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que aprueba el instrumento regulatorio en cuestión. Tal concepto, añadió, al momento de debatirse la legislación en examen, siempre se asoció con el acto terminal del proceso, sin embargo, la Contraloría General de la República ha estimado que el punto no reviste una interpretación clara.

Lo anterior, en tanto el proceso de implementación de un perímetro de exclusión consta de una serie de actuaciones distintas, comenzando por la que aprueba la regulación del mismo y define la zona geográfica de su aplicación, seguida por la que registra el acuerdo con los operadores, concluyendo con la que aprueba los contratos celebrados con estos últimos.

Por consiguiente, a fin de clarificar de buena forma el particular, especialmente en aquellos casos donde se verifican distintos acuerdos con diferentes prestadores, el proyecto propone que el criterio que marque el inicio de vigencia de los perímetros de exclusión sea el acto administrativo que apruebe los contratos y convenios de adscripción a aquél.

A reglón seguido, añadió, la iniciativa realiza la enmienda pertinente, en el inciso segundo del artículo 7° de la Ley N° 20.378, incorporando en este último la noción de “total tramitación del acto administrativo que lo apruebe”, para los mismos fines previamente indicados.

Por consiguiente, finalizó, se trata de modificaciones puntuales que permiten solucionar una situación que puede beneficiar a muchas personas a lo largo de todo el país.

El Honorable Senador señor Letelier, si bien se manifestó a favor del fondo del proyecto, expresó su inquietud de que el mismo sólo sea interpretado como una simple prórroga de una situación no del todo resuelta, por lo que recomendó sociabilizar el particular, a fin de que se dé una correcta lectura del alcance de esta iniciativa.

Así, sugirió estudiar fórmulas de texto que puedan ayudar a superar esas eventuales dificultades, a fin de que se exprese más nítidamente, en el articulado del proyecto, lo que el mismo persigue.

Así, por ejemplo, en vez de que se modifique, en

el inciso primero del artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.696, el término “cinco” por “ocho”, se incorpore un artículo que explícitamente prorrogue por tres años más las facultades de negociación directa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en este ámbito. Ello, considerando que el efecto jurídico es idéntico, pero su asimilación se hace más fácil de comprender por todos.

Lo anterior, reiteró, a fin de evitar interpretaciones inadecuadas sobre el particular, especialmente en el marco de la discusión presupuestaria en curso.

En ese sentido, sugirió que quizás sea razonable aprobar sólo en general el proyecto.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recomendó que, ante la dramática situación que asiste a muchos usuarios del transporte público en nuestro país, la iniciativa se vote en general y en particular a la vez.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, manifestó la disposición del Ejecutivo para sociabilizar por distintos medios los alcances del proyecto, a fin de clarificar su sentido y los objetivos que persigue.

El Honorable Senador señor Pizarro, expresó que es partidario de votar en general y en particular el proyecto, dejando abierta la posibilidad de respaldar, eventualmente, cualquier indicación que se deba presentar en la Sala para aclarar de mejor modo el particular.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sometió a votación en general y en particular a la iniciativa, bajo el compromiso expresado previamente por quien le antecedió en el uso de la palabra.

VOTACIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

En votación, en general y en particular a la vez, el proyecto de ley en examen, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, lo aprobó sin modificaciones

Sin perjuicio de lo anterior, se consigna que el Honorable Senador señor Soria, por razones de fuerza mayor, debido al bloqueo de la Ruta 68 por parte de manifestantes, no pudo asistir a la sesión en que se discutió y votó la iniciativa en referencia. No obstante ello, informó, oportunamente, que de haber concurrido hubiese respaldado el proyecto de ley, mediante su voto favorable.

- - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general y en particular a la vez, el proyecto de ley en informe, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR):

1. Sustitúyese, en el artículo primero transitorio, el guarismo “2022” por “2025”.

2. Reemplázase, en el inciso primero del artículo cuarto transitorio, la expresión “cinco” por la palabra “ocho”.

3. Reemplázase, en el inciso segundo del artículo cuarto transitorio, la frase “lo apruebe” por la frase “apruebe los contratos y convenios de adscripción al perímetro de exclusión de la zona geográfica regulada”.

Artículo 2°.- Reemplázase en el inciso segundo del artículo 7° de la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), la palabra “su suscripción”, por la frase “la total tramitación del acto administrativo que lo apruebe”.

Acordado en sesión celebrada el día **6 de noviembre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 8 de noviembre de 2019.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA DISPOSICIONES SOBRE SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

BOLETÍN N° 12.743-15

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** en primer lugar, se dispone la ampliación, desde el año 2022 al año 2025, del plazo de entrega del subsidio para establecer rebajas de tarifas para estudiantes en zonas donde no existan concesiones de vías o condiciones de operación.

En segundo orden, se propone una extensión, de tres años, del período en el cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede negociar directamente con los responsables de servicios de transporte para la implementación de perímetros de exclusión en determinadas zonas geográficas.

En tercer término, se modifica el hito a partir del cual se contabiliza el plazo de duración de la referida herramienta regulatoria, estableciendo como criterio para tales efectos la aprobación de los respectivos contratos y convenios de adscripción.

Por último, se fija que la validez de los mencionados contratos se inicie en la fecha en que se concluya la total tramitación del acto administrativo que los aprueba.
- II. **ACUERDOS:** aprobado en general y en particular **(4x0)**.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** está estructurado sobre la base de dos artículos permanentes.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.
- V. **URGENCIA:** discusión inmediata.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primer trámite.
- VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado con fecha 12 de septiembre de 2018, dándose cuenta en la sesión ordinaria 53^a, de

data 25 de septiembre de 2018, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe.

X. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

1. Ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR). Artículos primero y cuarto transitorios.

- **Ley N° 20.378**, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR). Artículo 7°.

Valparaíso, 8 de noviembre de 2019.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión