

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, sobre aumento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público remunerado de Pasajeros.

BOLETÍN Nº 7.101-15

HONORABLE SENADO:

Vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

A la sesión en que las Comisiones unidas estudiaron esta iniciativa de ley, asistieron, además de sus miembros, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministro, señor Felipe Morandé; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Patricio Pérez, y el Asesor, señor Juan Carlos González; del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, el Subsecretario, señor Claudio Alvarado, y la Analista, señorita Egle Zavala, y de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, el Jefe de Pasivos Contingentes, señor David Duarte.

- - -

Se hace presente que por tratarse de un proyecto con urgencia calificada de “discusión inmediata”, y en conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, se discutió la iniciativa en general y en particular a la vez.

- - -

En la sesión del día 5 de octubre de 2010, la Sala del Senado acordó que el presente proyecto fuera informado por las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

Modificar el subsidio transitorio dispuesto en el artículo Tercero Transitorio y el aporte especial a los Gobiernos Regionales para el transporte y la conectividad dispuesto en el artículo Cuarto Transitorio de la ley N° 20.378, aumentándolos, para reconstituir los equilibrios financieros del sistema, los que en la práctica presentan un desfase de un año respecto de la situación real observada en su oportunidad, permitiendo frenar las alzas en las tarifas por el año 2010 y racionalizarlas para los años siguientes.

- - -

ANTECEDENTES

Para la cabal comprensión de esta iniciativa de ley, se ha tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- La ley N° 20.206, que crea un Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

- La ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje señala que en la actualidad, y luego de un profundo análisis técnico, financiero y normativo, el actual Gobierno 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. Indica que, en la práctica, este escenario refleja la necesidad de 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 el Congreso aprobó la mencionada ley.

Expone que dentro de las causas de dicha discordancia entre las proyecciones consideradas en 2009 y el real comportamiento del sistema durante 2009-2010, cabe destacar:

- El programa original de alzas de tarifas planteado significaba alcanzar una tarifa normal adulto en moneda del 2009 equivalente a \$ 420 el 2009, de \$ 480 el 2010, de \$520 el 2011 y de \$580 el 2012, no planteándose la tarifa de equilibrio para los años 2013 y 2014;

- Se establecieron supuestos sobre los ahorros que podría lograr el sistema, lo que a la luz de la información hoy disponible no han sido posibles en las magnitudes señaladas;

- Como consecuencia del punto anterior, y de modificaciones de contratos suscritos con los operadores iniciadas durante 2009, el sistema cuenta con una serie de restricciones que impiden detener el incremento de costos del sistema y por el contrario, han tendido a aumentarlo de manera sostenida;

- Desde el punto de vista de los ingresos, en el año 2009 se suponía que la demanda por viajes en el sistema iba a aumentar en un 6,6% para días laborales, en circunstancias que disminuyó en un 2,6%;

- Al no haberse dispuesto alzas en las tarifas desde la entrada en vigencia de la ley y hasta marzo del año 2010, se ha requerido de un alza sostenida y permanente de las mismas entre los meses de abril y julio del presente año para nivelar los equilibrios financieros, aún deficitarios, concretándose ya un alza equivalente al 25% de la tarifa observada por los usuarios en marzo de 2010 y que, en términos reales, es significativamente superior a lo previsto para todo el año en curso.

- Por otra parte, el retraso de más de medio año en las alzas iniciales, y por ende, la no recaudación de dichos ingresos, también afectaron los equilibrios financieros del sistema, incorporando otra presión deficitaria.

Continúa expresando que, dado que los supuestos planteados como base de la planificación original del sistema en el hecho no se produjeron, la proyección actual del sistema conlleva a que la tarifa integrada de bus en horario punta -que había sido situada en un monto cercano a los \$580 hacia el 2012-, resulta significativamente superior, alcanzándose el año 2013 una tarifa de equilibrio de \$800, es decir un 38% superior.

Asimismo, señala que la necesidad de contar con un sistema de transporte público remunerado para la ciudad de Santiago que sea eficiente, de calidad y seguro, constituye uno de los desafíos que demanda nuestra sociedad actual de parte del Estado y es, por tanto, uno de los problemas prioritarios que debe enfrentar el Gobierno y el Estado de Chile en su conjunto.

En virtud de lo expuesto y para salvaguardar a los usuarios del sistema de transporte público remunerado de pasajeros de Santiago, así como los intereses de todos los chilenos que contribuyen a través del subsidio permanente y transitorio actuales, expone que el Gobierno ha adoptado, entre otras, las siguientes medidas:

- 1) Ingresar, al Honorable Senado de la República, un proyecto de ley que permitirá dotar al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de un marco regulatorio y normativo acorde a los de un servicio público concesionado y subsidiado, por medio del cual se espera supervisar adecuadamente los contratos sostenidos con los proveedores de

servicio en el sistema de transporte público a nivel nacional y regularizar una serie de situaciones que hoy presentan restricciones y vacíos;

2) Con el propósito de brindar un mejor servicio a los usuarios, intervenir de manera profunda y categórica el diseño conceptual del Transantiago, considerando el próximo término de las concesiones de los denominados servicios Alimentadores, lo que ocurrirá en octubre del año 2011;

3) Concebir un modelo regulatorio, contractual y de modelo de negocio que alinee los ingresos de los operadores con la provisión de calidad y oportunidad de los servicios prestados a los usuarios;

4) Lograr un ahorro de costos global que hacia el año 2014 implique un ahorro en un rango de 6% a 10%.

5) Reconocer el retraso de las condiciones planteadas para el mejoramiento del sistema, para lo cual se hace esencial incrementar el subsidio transitorio al transporte público remunerado de pasajeros dispuesto en la ley N° 20.378, mediante el presente proyecto de ley, para los fines que se indican.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, **señor Morandé**, expuso que el Sistema de Transporte Público de Santiago tiene un serio problema financiero por los costos crecientes debido a la forma en que se proyectó e implementó, y los ingresos han estado casi estancados en un monto cercano a la mitad del total de los costos.

Expresó que el subsidio otorgado por la ley N° 20.378 se estableció sobre la base de supuestos que han demostrado no ser efectivos. Agregó que el subsidio es decreciente en los próximos años, por lo que la única forma de ajustar ingresos y costos es por medio de alzas de tarifa a los usuarios.

Observó que se espera normalizar el Sistema con el aumento del subsidio, una disminución de costos cercana al 10% y un alza más moderada de la tarifa a pagar por los usuarios. Agregó que se mantiene una entrega de recursos decreciente del subsidio transitorio.

Señaló que se llegó a un acuerdo con miembros de las Comisiones referidas al transporte de la Cámara de Diputados y del Senado que implican una serie de obligaciones relativas a la operación de Transantiago y del transporte en regiones, y un incremento de aproximadamente 400 millones de dólares del subsidio transitorio para las zonas distintas de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

Asimismo, indicó que las tarifas del Transantiago las fija un Panel de Expertos que se reúne mensualmente buscando que las mismas se ajusten a los costos del Sistema.

Sometido a votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señoras Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y Rincón, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi y Zaldívar.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

El artículo único modifica la ley N° 20.378, de la siguiente forma:

Agrega el siguiente inciso segundo al artículo 6°:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar trimestralmente a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto del estado de funcionamiento del sistema de transporte público licitado de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, en materias tales como; caducidad, cobro de garantías, multas y modificaciones en contratos de concesión de uso de vías y de servicios complementarios, grado de cumplimiento de los contratos señalados, modificación y creación de nuevos servicios de transporte público, frecuencia y regularidad de los servicios de transporte público, porcentajes de evasión en el pago de la tarifa, reclamos de los usuarios, cumplimiento de la legislación laboral y peticiones de municipios y organizaciones ciudadanas o locales. El referido informe deberá contener todos los antecedentes que respalden la información contenida en el mismo.”.

En el Artículo Tercero Transitorio:

Elimina 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%.”.

Agrega el siguiente inciso tercero:

“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 2º, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 10%.”.

Reemplaza el inciso primero del Artículo Cuarto Transitorio, por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- 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 con su correspondiente glosa 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.”.

El **Honorable Senador señor Cantero** solicitó dejar constancia de la complejidad de comprometer recursos que incluyen el próximo período presidencial, hasta el año 2016, no garantizándose la destinación real y efectiva de dichos recursos a las regiones, porque hasta ahora se han otorgado y luego se han retirado de algún otro ítem presupuestario.

Puesto en votación el artículo único, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señoras Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y Rincón, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi y Zaldívar.

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 3 de agosto de 2010, señala, de modo textual, lo siguiente:

“1. El Proyecto de Ley introduce un inciso en el Artículo Tercero Transitorio de la Ley N° 20.378 que incrementa el monto del subsidio allí indicado, a partir del año 2011 y hasta el año 2014, en el equivalente al total señalado para el año 2010, esto es \$216.988.275 miles. Este incremento se distribuye de la siguiente manera: para los años 2011 al 2013 se contempla un incremento de \$ 61.996.650 miles anuales, y para el año 2014 se contempla un incremento de \$ 30.998.325 miles. Al mismo tiempo, se incrementa la excedibilidad de dichos montos durante los años en los cuales se encuentre vigente este subsidio.

2. No se proyecta un mayor gasto para el año 2010

producto de este Proyecto de Ley. Para el período 2011 a 2014, los montos totales del Subsidio al Transporte Público remunerado de pasajeros serán incluidos en las Leyes de Presupuestos del Sector Público respectivas.”.

Posteriormente, se presentó un informe financiero complementario elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 28 de septiembre de 2010, que señala, de modo textual, lo siguiente:

“1. La indicación introduce un inciso final al Artículo Único en el proyecto de Ley con el fin de otorgar a los Gobiernos Regionales un aporte adicional al aporte especial señalado en el artículo 4° transitorio de la Ley N° 20.378, reemplazándolo. Al respecto, el nuevo inciso de este proyecto permite comprometer un monto anual adicional de \$17.174.947 miles para los años 2011 a 2014 y de \$120.224.630 miles para los años 2015 y 2016, respectivamente. Este aporte adicional se incorporará a la provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior.

2. Por lo tanto, producto de esta Indicación, no proyecta un mayor costo fiscal para el año 2010.”.

En consecuencia, las normas de la iniciativa legal en informe no producirán desequilibrios macroeconómicos ni incidirán negativamente en la economía del país.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestras Comisiones unidas tienen el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que fue despachado por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

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

a) Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 6°:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar trimestralmente a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto del estado de funcionamiento del sistema de transporte público licitado de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, en materias tales como; caducidad, cobro de garantías, multas y modificaciones en contratos de concesión de uso de vías y de servicios complementarios, grado de cumplimiento de los contratos señalados, modificación y creación de nuevos servicios de transporte público, frecuencia y regularidad de los servicios de transporte público, porcentajes de evasión en el

pago de la tarifa, reclamos de los usuarios, cumplimiento de la legislación laboral y peticiones de municipios y organizaciones ciudadanas o locales. El referido informe deberá contener todos los antecedentes que respalden la información contenida en el mismo.”.

b) En el Artículo Tercero Transitorio:

i) 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%.”.

ii) Agrégase el siguiente inciso tercero:

“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:

“Artículo Cuarto Transitorio.- 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 con su correspondiente glosa 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.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2010, con asistencia de los Honorables Senadores señor Camilo Escalona Medina (Presidente) señoras Evelyn Matthei Fornet y Ximena Rincón González, y señores Carlos Cantero Ojeda, Francisco Chahuán Chahuán, José García Ruminot, Guido Girardi Lavín, Ricardo Lagos Weber, Jovino Novoa Vásquez y Andrés Zaldívar Larraín.

Sala de las Comisiones unidas, a 6 de octubre de 2010.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones Unidas

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, sobre aumento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público remunerado de Pasajeros.

(BOLETÍN Nº 7.101-15)

- I. OBJETIVO(S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar el subsidio transitorio dispuesto en el artículo Tercero Transitorio y el aporte especial a los Gobiernos Regionales para el transporte y la conectividad dispuesto en el artículo Cuarto Transitorio de la ley Nº 20.378, aumentándolos, para reconstituir los equilibrios financieros del sistema, los que en la práctica presentan un desfase de un año respecto de la situación real observada en su oportunidad, permitiendo frenar las alzas en las tarifas por el año 2010 y racionalizarlas para los años siguientes.
- II. ACUERDOS:** aprobado en general y en particular por unanimidad (8x0).
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LAS COMISIONES UNIDAS:** consta de un artículo único.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. URGENCIA:** discusión inmediata.
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 5 de octubre de 2010.
- IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.
- X. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en sesión de 29 de septiembre de 2010, fue aprobado en general con 88 votos a favor, 5 en contra y una abstención.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

- La ley Nº 20.206, que crea un Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

- La ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

Valparaíso, a 6 de octubre de 2010.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones Unidas