INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN TERCER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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).

BOLETIN N°8.289-15-3.

HONORABLE CÁMARA:

La 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, en tercer trámite constitucional, 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).

El proyecto tiene por objeto modificar la ley que creó un Subsidio para el Transantiago y se establece un Fondo de Apoyo Regional (FAR), integrado por el subsidio permanente y se dispone uno transitorio para las regiones, manteniendo a su vez, el concepto central de la ley N°20.378, respecto del subsidio permanente relacionado al pasaje escolar. Para la ciudad de Santiago el subsidio permanente se aumenta y el subsidio transitorio para las regiones, pasa a convertirse en el Fondo de Apoyo Regional (FAR). Además, dicho fondo se destinará para la inversión regional en grandes proyectos, estableciéndose además, un capítulo especial para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Para el estudio de este tercer trámite constitucional, la Comisión contó con la colaboración de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse, quien asistió en calidad de Ministra Subrogante de Transportes y Telecomunicaciones; del Asesor del Ministerio, señor Juan Carlos González Calderón; del Jefe de la División de Subsidios de la Subsecretaría de Transportes, señor Javier Olivos Santa María; del Coordinador Técnico de Transantiago, señor Roberto Villalobos, y de la Secretaria Ejecutiva del Programa Legislativo, Cieplan, señora Macarena Lobos.

****

La Cámara de Diputados aprobó en su primer trámite constitucional, el proyecto de ley en referencia y lo comunicó al H. Senado, en su calidad de cámara revisora, mediante oficio N°10.310 de fecha 07 de agosto de 2012.

Por su parte el Senado de la República, aprobó en segundo trámite constitucional, el mencionado proyecto, introduciéndole una serie de modificaciones al texto aprobado por la Cámara de Diputados, lo que comunicó a esta Corporación mediante el oficio N°653/SEC/13 de fecha 14 de agosto de 2013.

Recibido el proyecto de ley por esta Cámara, en tercer trámite constitucional, con fecha 27 de agosto de 2013, la H. Sala de esta Corporación acordó remitirlo a esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de lo dispuesto por el artículo 119 del Reglamento de la Corporación, para que se pronuncie sobre las modificaciones introducidas por el H. Senado.

Por su parte, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, a objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el citado artículo del Reglamento, acordó darle el siguiente tratamiento:

Recomendar a la Sala de esta Corporación, la aprobación o el rechazo de las siguientes enmiendas introducidas por el Senado.

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR EL H. SENADO.

De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 219 del Reglamento de la Corporación, la Comisión deberá pronunciarse por la aprobación o el rechazo de las modificaciones introducidas por el H.Senado.

El Artículo Único ha pasado a ser **Artículo 1°,** el que contiene las siguientes modificaciones:

En el **Número 2)**

Letra a)

Modifica el literal b), de la siguiente forma:

- Se elimina la frase “y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos”.

Con esta eliminación se busca evitar dudas interpretativas, sobre el sentido y alcance de esta inclusión, en especial a fin de evitar conflictos de autoridad o expectativas erróneas, respecto del contexto general del proyecto, cual es, compensar los menores gastos efectuados por los estudiantes.

Sin perjuicio de lo anterior, es necesario tener en consideración, la importancia que tiene este medio de transporte en algunas zonas del país. Su incorporación al concepto de transporte público menor, garantiza el acceso al programa de modernización y, en general, a cualquiera de las iniciativas que se ejecuten con cargo al FAR.

-Se reemplazan las palabras “prestadores de servicios”, por “responsables del servicio”.

Esta modificación busca armonizar el texto legal con disposiciones reglamentarias vigentes, particularmente aquellas contenidas en el DS 212, de 1992, “Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros”, que inciden en servicios de transporte públicos actualmente existentes.

En el **Número 3)**

Letra a)

Se modifica el inciso primero del artículo 4°, de la siguiente forma:

-Se suprimen las palabras “y respecto de”, y se sustituye la frase “la transferencia de éste se realizará de acuerdo a las normas que se expresan a continuación”, por la siguiente: “lo percibirán de acuerdo a las normas que se expresan en el presente artículo:”.

Esta es una modificación formal para entender una mejor interpretación de la norma. No tiene ningún efecto normativo.

-En su numeral iii), se sustituye la frase inicial “Igualmente tendrán derecho al subsidio las”, por el vocablo “Las”.

Esta es una modificación formal que tiene por objeto tener una mejor interpretación de la norma. No tiene ningún efecto normativo.

En el **Número 4)**

-Se intercala en el inciso primero del artículo 5°, a continuación de la expresión “subsidio al transporte escolar;”, la siguiente frase: “un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país;”.

Esta incorporación (no sustituye ninguna de las actuales líneas de subsidio) se relaciona con el establecimiento explícito de un nuevo programa para la conectividad rural, destinado a potenciar la oferta existente de servicios de transporte público en zonas rurales, muchas veces débil, en cuanto a las frecuencias, altas tarifas, baja calidad de buses, entre otros.

-Se incorpora un inciso final, nuevo:

“En el Programa de Apoyo al Transporte Regional quedan excluidas todas las actividades de publicidad o difusión por medios de comunicación masivos, en los términos previstos en el artículo 3° de la ley N° 19.896.”.

Esta modificación tiene relación con una referencia explícita a una restricción que la ley ya contempla en el artículo al que se hace reenvío. Dicha norma, relacionada con Administración Financiera del Estado, señala lo siguiente: “Los Ministerios, las Intendencias, las Gobernaciones y los órganos y servicios públicos que integran la Administración del Estado, no podrán incurrir en otros gastos por concepto de publicidad y difusión que los necesarios para el cumplimiento de sus funciones y en aquellos que tengan por objeto informar a los usuarios sobre la forma de acceder a las prestaciones que otorgan.

Cuando no existan prestaciones concretas que corresponda otorgar, el Poder Ejecutivo, a través de sus organismos

dependientes o relacionados con él por intermedio de alguna de las Secretarías de Estado, sólo podrá informar sobre el contenido de los programas y acciones que resuelva propiciar, utilizando medios idóneos a tal efecto. En el caso de las iniciativas de ley, deberá señalar su sujeción a la aprobación legislativa correspondiente.".

Se incorporan los siguientes números 5) y 6), nuevos:

En el **número 5), nuevo**

Mediante este numeral se modifica el artículo 6°, de la siguiente manera.

a) Se Intercala, en el inciso segundo, a continuación de los términos "contratos señalados,", la siguiente frase: "capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio,".

Esta indicación está orientada a complementar la información que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informa 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.

b) Se incorpora el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones deberán realizar anualmente evaluaciones selectivas especializadas de algunos de los distintos programas e iniciativas relacionadas con Subsidios al Transporte Público. Toda evaluación, ya sea mediante encuestas, aplicación de indicadores o estudios especializados, tendrá carácter público.".

La indicación busca establecer una política sistemática de evaluaciones de los diferentes programas de subsidio contemplados en la presente ley, de manera tal de propender a la mayor eficiencia en su uso, maximizando los beneficios para los habitantes de las regiones del país y fortaleciendo su adecuado seguimiento.

En el número 6), nuevo, se agrega en el artículo 7º, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a tres años, contados desde su suscripción, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.".

Esta indicación está orientada a dar una sustentabilidad a la ejecución presupuestaria de los recursos de la presente ley, en un marco adecuado de disciplina fiscal, permitiendo el compromiso de

recursos en iniciativas que irrogan gasto en más de un ejercicio presupuestario.

El **Número 5)** ha pasado a ser **número 7)**.
Este numeral no tiene modificaciones.

El Número 6) pasó a ser **número 8)**
Se modifica letra a) del artículo 14, de la siguiente forma:

Se antepone una coma (,) a la frase “, de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema.”.

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

El Número 7) pasó a ser **número 9)**
Este numeral no tiene modificaciones.

El Número 8) pasó a ser **número 10)**
Mediante este numeral se modifica el artículo 20, de la siguiente forma:

-En el Inciso primero se intercala en la primera oración, a continuación de la expresión “Vivienda y Urbanismo,”, la conjunción “y”.

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

-En la segunda oración, se sustituye el vocablo inicial “Este”, por “Cada”.

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

-En la tercera oración se reemplaza la palabra “plan”, por lo siguiente: “Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación”.

Con esta indicación se busca asegurar la definición del órgano encargado de la mantención y conservación posterior de obras financiadas y ejecutadas en el contexto de los Planes Maestros señalados en el artículo.

-En el Inciso segundo se intercala, a continuación de “paraderos,” la expresión “terminales,”.

Con esta modificación se amplían las opciones para que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas

menores, incluyendo también terminales, lo que incide de manera fundamental en una gestión logística más eficiente del transporte público a todo nivel.

-En el Inciso tercero se sustituye la locución “del referido”, por “de cada”.

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

El **Número 9)** pasa a ser **número 11)**

Mediante este numeral se reemplaza la oración final del artículo 21, por la siguiente: “La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.”.

Esta indicación pretende reforzar la necesidad de asegurar la conservación y mantención de las obras que se financien y ejecuten en el contexto de la presente ley. Esta modificación, además, elimina la atribución que durante el primer trámite se concedió al MTT para ejecutar obras públicas mayores con un Instrumento de Planificación Urbana, manteniendo las OO.PP. menores y flexibilizando el esquema de PMITP.

Se intercala **un número 12), nuevo**.

Mediante este numeral se incorpora el siguiente artículo 21 bis, nuevo:

“12) Incorpórase el siguiente artículo 21 bis:

“Artículo 21 bis.- Respecto de las obras relacionadas con transporte público que se realicen total o parcialmente en predios municipales o privados, se exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que tales obras se ejecuten. La prohibición deberá inscribirse en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo de diez años. En casos calificados y mediante resolución fundada, el Ministerio ejecutor de la obra podrá autorizar el alzamiento de la prohibición de que trata este artículo, siempre que se mantenga la utilización del inmueble para fines de transporte público por el tiempo señalado. Igualmente, el Ministerio podrá exigir que se restablezca la prohibición por el tiempo que corresponda.

Con todo, la prohibición podrá alzarse si se reintegran los recursos aportados, expresados en unidades tributarias mensuales, más un interés del 1% mensual. Esta tasa de interés se calculará sobre los valores percibidos y hasta el momento de su reintegro. Al valor a reintegrar se le deducirá la parte correspondiente a la proporción de tiempo que el predio estuvo destinado efectivamente a los fines de transporte público, a razón de un décimo por año, contados desde la fecha de funcionamiento efectivo de la obra.”.

Actualmente las posibilidades de financiar obras de infraestructura de apoyo al transporte público, quedaban limitadas en la presente ley a terrenos del fisco. Sin embargo, durante la ejecución de los

diferentes programas de subsidio contemplados desde el año 2009 a la fecha, se ha identificado la necesidad de fortalecer también las infraestructuras que, si bien se encuentran en terrenos privados o municipales, están orientadas directamente a una función complementaria al desarrollo de los servicios de transporte, como por ejemplo, terminales rurales en terrenos propios de las líneas de transporte o de las municipalidades. Se resguarda la inversión pública a través de cláusulas de prohibición de enajenación en plazos proporcionales a la inversión realizada.

El **Número 11)** pasó a ser **número 14)**

Mediante este numeral se modifica el artículo tercero transitorio, de la siguiente forma:

-Se suprime en el inciso segundo la frase “, una vez publicada en el Diario Oficial”.

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

-Se intercala en el inciso tercero, a continuación de la expresión “respectivo año”, la frase final “, y tendrá carácter público”.

Con esta modificación se busca hacer públicos los resultados de los análisis y estudios a encargar por parte del Panel de Expertos creado en la ley 20.378, y que tienen por objeto general evaluar cada dos años el esquema de subsidios, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley.

El Número 12) pasó a ser **número 15)**

Mediante este numeral se modifica el artículo cuarto transitorio, de la siguiente:

-En el inciso segundo se intercala en la segunda oración, a continuación de “sectoriales y”, las palabras “las de”, y después de “regionales;”, la conjunción “y”.

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

-En la letra a) del numeral 1) del inciso tercero se intercala, en la segunda oración, a continuación de la palabra “usados”, una coma (,).

Esta es una modificación estrictamente formal, no genera efectos normativos.

-En la cuarta oración se sustituye la frase “el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, y los requisitos que deben cumplir;”, por la siguiente: “el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa;”.

Esta es una modificación formal para tener una mejor interpretación. No tiene ningún efecto normativo.

-Además se incorporan las siguientes oraciones finales: “Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de 60 días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.”.

Esta modificación está orientada a asegurar que el beneficio contemplado en el programa de renovación de buses sea efectivamente recibido por los usuarios del transporte público, al obligar a que los vehículos beneficiarios del programa se mantengan en servicios de transporte público al menos por 48 meses posteriores al otorgamiento del subsidio.

En la letra c) se elimina la palabra “gran”.

Esta es una modificación solo formal para tener una mejor interpretación. Además, permite dar una mayor flexibilidad a la aplicación del FAR, en beneficio del interés de las Regiones.

En el inciso final del número 2., se sustituye la palabra “fondo”, con minúscula, por “Fondo”, con mayúscula, y la frase “los recursos que formen parte se traspasarán al”, por “serán traspasados a la Partida”.

Esta es una modificación formal para mejor interpretación de la norma. Se rectifica la nomenclatura propia de la Ley de Presupuestos.

El **Número 13)** pasó a ser **número 16)**
Este numeral no tiene modificaciones.

<u>Se incorporan los siguientes artículos 2° y 3°, nuevos, del proyecto</u>:

“**Artículo 2°.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros:

a) Modifícase el artículo 3º del modo que sigue:

i) Sustitúyese el inciso segundo, por el siguiente:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 del decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, del año 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros. Asimismo, en caso de requerir un ordenamiento y,o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y,o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión, que consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área 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. Los perímetros de exclusión serán dispuestos por resolución fundada del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe técnico del Secretario Regional Ministerial respectivo. Los servicios de transporte que operen en un perímetro de exclusión se sujetarán a las disposiciones de la resolución que disponga su establecimiento y la verificación de su cumplimiento quedará sujeta a lo que se señale en las respectivas resoluciones y a la demás normativa aplicable. La correcta, efectiva y adecuada prestación de los servicios por parte de los prestadores, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que, en caso de incumplimiento, aplicará las sanciones de amonestación por escrito, multa, suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros del servicio o del vehículo respectivo, según lo previsto en la correspondiente resolución o normativa aplicable, sin perjuicio de las demás acciones y sanciones judiciales o administrativas que establezca la ley. El establecimiento de este mecanismo regulatorio no implicará exclusividad en el uso de las vías, sin perjuicio de lo cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para restringir fundadamente el número de servicios y prestadores que operen dentro del respectivo perímetro de exclusión, estableciendo criterios generales y objetivos de prioridad o selección en la correspondiente convocatoria a concurso. Todos los procedimientos, plazos, sanciones, multas y reclamaciones relacionadas con el establecimiento y operación de un perímetro de exclusión se sujetarán, en lo no previsto en este artículo, a las normas de la ley N° 19.880, que establece base de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.”.

Con esta modificación se busca incorporar en la legislación una nueva figura regulatoria para el transporte, el perímetro de exclusión, el cual se encontraba hasta ahora sólo referenciado en el DS 212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta nueva regulación

busca adicionarse como una medida regulatoria más dúctil que la licitación, capaz de recoger durante su vigencia el dinamismo de los sistemas de movilización colectiva y permitir la entrega de subsidios a incorporar en las condiciones económicas y de operación de los servicios de transporte público de pasajeros.

ii) Reemplázanse los incisos cuarto y quinto, por los siguientes:

"Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación, deberá requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo o entidad técnica, pública o privada, reconocidamente especializada en el ámbito de la planificación vial.

El o los estudios deberán pronunciarse, entre otros aspectos, sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado en caso de establecerse la licitación de vías respectivas.".

Esta modificación busca agilizar los procedimientos previos asociados a la implementación de una licitación de uso de vías, ampliando las opciones respecto al desarrollo de estudios.

iii) Incorpórase, en el inciso vigésimo quinto, la siguiente oración final: "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega de datos e información contenida o proveniente de dichos sistemas al referido Ministerio.".

Esta modificación está orientada a entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la facultad de acreditar estándares mínimos de calidad asociados a la operación de componentes y sistemas tecnológicos que complementen la operación de servicios de transporte público. La información que recopilen estos sistemas, además, resulta altamente relevante para la elaboración de políticas de transporte y ciudad en general, y con esto se evita que algún operador de vías o complementario pretenda no entregar dicha data.

b) Se agregan en el inciso segundo del artículo 3° quáter, los siguientes numerales v) y vi):

"v) Experiencia previa y la evaluación e indicadores de desempeño obtenidos en la operación previa o actual de servicios de transporte público.

vi) Ventajas tecnológicas, ambientales o de eficiencia de la flota o de los sistemas de apoyo a la gestión de flota.".

Con esta modificación se pretende complementar los criterios potenciales de evaluación de requisitos para la adjudicación de

oferentes en procesos de licitación de uso de vías, agregando como variables el desempeño en procesos de operación anteriores y la incorporación de elementos que hacen eficiente la operación desde un punto de vista tecnológico o ambiental.

Mediante el Artículo 3° se modifica el artículo 1° de la ley N° 19.254, de la siguiente forma:

a) Se reemplaza el número de cargos correspondientes al grado 2, “Jefes de División”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “3” por “7”.

b) Se sustituye el número de cargos correspondiente a la expresión “TOTAL”, la segunda vez que aparece, el número “37” por “41”.

c) Reemplazar, en el número de cargos correspondiente a “TOTAL GENERAL”, el número “156” por “160”.”.

El objetivo de esta ampliación de cargos de jefes de división en la Subsecretaría de Transportes tiene por objeto el dar un soporte orgánico adecuado a los importantes recursos que se aprueban en esta ley, cuyos principales encargados y/o responsables estarán plenamente adscritos a los esquemas de responsabilidad administrativa, civil y penal relacionados con su debida administración, a la vez que asociados al ciclo de planificación, implementaciòn y evaluación de los sistemas de TP. En las actas del Senado se ha dejado constancia que las cuatro divisiones consideradas son las siguientes: Transporte Público RM, Transporte Público Regional (Subsidios), Planificacion y Desarrollo, y Calidad de Servicio a los Usuarios del TP.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

En **el Artículo primero** se reemplaza la frase “, con excepción del programa establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378, modificado por la presente ley, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley”, por la siguiente oración final: “Con todo, tratándose de los programas aprobados con arreglo a lo establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378, derogada por la presente ley, podrán ser prorrogados anualmente hasta el año 2022, de acuerdo con lo dispuesto en la correspondiente Ley de Presupuestos del Sector Público.”.

Con esta modificación se pretende ampliar temporalmente las opciones de aplicación del subsidio a la rebaja escolar en zonas que no cuentan con una regulación de los servicios de transporte hasta el año 2022. Inicialmente era sólo por tres años.

Se sustituyen los artículos cuarto y quinto, por los siguientes:

“**Artículo cuarto**.- Durante los tres primeros años de vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las

comunas de Puente Alto y San Bernardo, estará facultado para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, con el objeto de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

Los perímetros de exclusión que se determinen en función del presente artículo tendrán una duración máxima de cinco años, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de dos años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecido en el artículo 14 de la ley N° 20.378.

Las modificaciones a este artículo transitorio buscan definir de mejor forma el procedimiento con el cual se podrán desarrollar los procesos de implementación de perímetros de exclusión a partir de la promulgación de la presente ley, contemplándose durante los primeros tres años la posibilidad de convocar a los responsables de servicio a procesos de negociación orientados a incorporar recursos de subsidio en condiciones económicas y de operación de los servicios.

Artículo quinto.- Hasta el año 2022, con cargo a los recursos correspondientes al numeral ii) del artículo 2º de la ley N° 20.378, en los decretos respectivos se podrán incluir recursos para solventar gastos de operación que permitan la contratación, funcionamiento e implementación de equipos técnicos y profesionales en las Secretarías Regionales Ministeriales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos, que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la ley.

Los equipos profesionales que de conformidad al inciso anterior se constituyan en las Secretarías Regionales Ministeriales deberán estar operativos en el plazo de tres meses contado desde la entrada en vigencia de la presente ley y tendrán, dentro de sus funciones, la obligación prioritaria de tener disponible para cada una de las regiones del país un plan maestro del transporte público. Dichos planes tendrán que elaborarse a más tardar dentro del plazo de un año contado desde la constitución de los equipos respectivos. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Biobío y Los Lagos, dichos planes deberán estar elaborados antes de ocho meses contados desde la misma fecha referida precedentemente.”.

Esta modificación efectuada a la norma aprobada en primer trámite, pretende especificar mejor y fortalecer de manera directa los equipos regionales dedicados a la planificación de servicios de transporte y su infraestructura asociada, en un trabajo con mirada local y que permitirá asegurar la existencia de carteras de proyecto relacionadas con el transporte público y así hacer más eficiente el gasto de los recursos contemplados, por ejemplo, en el Fondo de Apoyo Regional de este mismo proyecto de ley. Se incorporan hitos concretos que cumplir en el corto plazo.

Finalmente, se incorpora el siguiente artículo sexto transitorio, nuevo:

"**Artículo sexto**.- Otórgase hasta el año 2022, con cargo a los recursos establecidos en el artículo cuarto transitorio de la ley Nº 20.378, un bono "Tarjeta Nacional del Estudiante (TNE)", de carácter anual, de hasta tres unidades tributarias mensuales por cada bus, minibus, trolebus y taxibus que preste servicios urbanos o rurales, con inscripción vigente al 1° de marzo de cada año en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, con excepción de los buses que presten servicios urbanos en la Provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Para efectos de su concesión y otorgamiento, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictarán un reglamento en el que se establecerá el procedimiento y las condiciones para su pago por parte del Servicio de Tesorerías.".

Esta indicación se orienta a establecer recursos destinados a los propietarios de buses que prestan servicios de transporte público y que compensen gastos asociados al control y verificación del buen uso de la Tarjeta Nacional del Estudiante (TNE) en que incurren los mencionados propietarios. Con esto, se soluciona un conflicto permanente entre el Gobierno y los gremios de regiones, que ha sido muy desgastante desde el año 2006.

****

De acuerdo a lo establecido en el inciso segundo del artículo 119 del Reglamento de la Corporación, la Comisión recomienda aprobar las modificaciones introducidas por el H. Senado.

Votaron por la aprobación los Diputados señores Auth, Bobadilla, García, don René Manuel; Hasbún, Hernández, Latorre, Meza, Norambuena, Pérez, don Leopoldo; Tuma y Venegas, y la Diputada Sepúlveda, doña Alejandra, se abstuvo.

Se designó Diputado Informante al señor **Hasbún Selume, don Gustavo.**

SALA DE LA COMISIÓN a 03 de septiembre de 2013.

Tratado y acordado en sesión de fecha 3 de septiembre de 2013, con la asistencia de los Diputados señores García, don René Manuel (Presidente), Auth, Bobadilla, Hasbún, Hernández, Latorre, Meza, Norambuena; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma y Venegas.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA
Secretario de la Comisión