

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece una cuenta única de tarifas y peajes correspondientes al uso de distintas autopistas.

BOLETÍN N° 12.697-15

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Obras Públicas tiene el honor de informar el proyecto de ley individualizado en el rubro, iniciado en moción de los Honorables Senadores señor García Huidobro, señoras Órdenes y Von Baer, y señores Castro y Guillier.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, por tratarse de un proyecto de artículo único, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley y acordó, unánimemente, proponer a la Sala que sea considerada del mismo modo.

Concurrieron a una o más sesiones las siguientes personas:

De la Dirección General de Concesiones: el Director General, señor Hugo Vera; la Directora General (S), señora Marcela Hernández; el Jefe de la División Jurídica, señor Jorge Jaramillo; el Jefe de Gabinete, señor Félix León, y la Jefa del Departamento de Tecnología de Cobro, señora Denisse Vásquez.

Del Ministerio de Obras Públicas: los asesores, señores Felipe Hermosilla y Francisco Ribbeck.

De la Secretaría General de la Presidencia: los asesores, señoras Javiera Garrido y María Begoña Jugo, y señores Daniel Lara y Joaquín Simonetti.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: el investigador del Área Temática Economía, señor Hernán Cerda.

De TV Senado: el periodista, señor Hugo Reyes.

De la Fundación Jaime Guzmán: las asesoras, señoras Carolina García, Consuelo Miranda y Antonia Vicencio, y señor Ignacio Rodríguez.

De la Asociación Chilena de Municipalidades: el asesor, señor Nicolás Gatica.

Asesores Parlamentarios: del Honorable Senador señor Juan Castro, señores Leonardo Contreras y Jorge Marto; del

Honorable Senador señor Alfonso De Urresti, señora Melissa Mallega y señor Javier Sánchez; del Honorable Senador señor Alejandro García Huidobro, señores Felipe Álvarez y Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Alejandro Guillier, señores Fernando Navarro y Enrique Soler; de la Honorable Senadora señora Ximena Órdenes, señoras Susana Figueroa y Paulina Ruz, y señores Francisco Rodríguez y Daniel Ulloa; del Honorable Senador señor Kenneth Pugh, señor Pascal de Smet D'Olbecke; de la Honorable Senadora señora Ena Von Baer, señor Juan Carlos Gazmuri, y del Comité Partido Por la Democracia e Independientes, señor Claudio Rodríguez.

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Establecer a las empresas concesionarias de obras viales el deber de crear, implementar, mantener y administrar -a su entero costo- un sitio electrónico único para el pago, conjunto o separado según la preferencia del cliente, de las cuentas por tarifas o peajes originadas por el uso de las distintas vías.

- - -

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

Decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

Los autores de la moción recuerdan que en el país existen autopistas concesionadas por las que circulan un total de 5,5 millones de vehículos, de los cuales un poco más de 2 millones lo hacen solo en la Región Metropolitana. Por regla general, indican, cada propietario de un automóvil, a lo menos, transita por dos o más autopistas concesionadas, generándose, como consecuencia de ello, más de una boleta de cobro por concepto de tarifa o peaje. Plantean que lo anterior produce, muchas veces, confusión en el usuario al momento de efectuar el pago.

Observan que en la actualidad ha comenzado a operar -impulsado por el Gobierno- el programa “Chile sin barreras”, consistente en el reemplazo de las plazas de peajes de algunas vías interurbanas por pórticos de peaje. Esta medida impide que los vehículos deban detenerse o disminuir su velocidad, ya que el cobro se realiza de forma automática, resaltan. Al respecto, detallan que cada automóvil porta un dispositivo conocido universalmente como “TAG”, el cual está asociado a una placa patente y es identificado por el pórtico para efectuar el cobro. Entre los diversos propósitos que cumple este mecanismo, destacan que los conductores evitan perder tiempo y experimentar las molestias que implica parar en un punto de la vía para pagar el peaje.

Declaran que la iniciativa busca proteger el bienestar de los usuarios, permitiéndoles ahorrar tiempo y confiriéndoles una mayor comodidad al momento de cancelar las diversas cuentas por cobros de tarifas y peajes vinculados con las autopistas que utilizan cotidianamente. Expresan que, con tal finalidad, se pretende que cada concesionaria cuente con un portal de pago de tarifas y peajes unificado por cada usuario, entregándole la facultad para cancelar el total de lo adeudado como consecuencia del tránsito por las diversas autopistas en las que haya circulado.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Al iniciar el debate, **el Honorable Senador señor García Huidobro**, uno de los autores de la moción, manifestó que en el país existe una gran cantidad de autopistas concesionadas con pórticos de telepeaje, por las cuales circulan los automóviles diariamente. Hizo presente que dependiendo de las zonas por las que un usuario transite, podría tener que cancelar tarifas a diferentes empresas, cada una de las cuales genera cuentas propias que se ponen en conocimiento de las personas de manera aislada unas de otras y en fechas distintas. Lo anterior, puntualizó, causa incomodidad y pérdida de tiempo para los clientes, quienes no tienen acceso a un mecanismo simple para saldar aquellos valores. Es más, enfatizó, la confusión que este contexto provoca, en ocasiones, puede llevar a los conductores a retrasar el pago o a no efectuarlo, involuntariamente.

Adujo que el propósito de la iniciativa es mejorar la experiencia del usuario, estableciendo la obligación de las compañías de disponer de un portal de pago que haga posible la cancelación unificada o por separado -según la preferencia del cliente- de las cuentas relativas a peajes y tarifas. Si bien ya existen herramientas como Servipag, que operan de forma similar, no todas las concesionarias están adheridas y, además, pueden acarrear el cobro de comisiones, comentó.

A continuación, **el entonces asesor de la Dirección General de Concesiones, señor Hugo Vera**, realizó una exposición concerniente al escenario actual del sistema de telepeaje.

Anunció que se referiría, primeramente, al modo en que opera el esquema en materia de pago unificado para aquellos que tienen el TAG y, luego, a las medidas que se están adoptando para resolver la situación de quienes no poseen el mencionado dispositivo.

I. Pago de cuentas de contrato de telepeaje para clientes con TAG.

a) Antecedentes.

Puso de relieve algunos datos asociados a esta materia:

- Actualmente, se encuentran instalados 3.500.000 TAGs en vehículos.

- En operación, hay 14 contratos de concesión con sistema de telepeaje, de los cuales 8 funcionan con modalidad *free flow* (flujo libre), y 2 están en proceso de implementación.

- En construcción, existen 7 contratos de concesión con sistema *free flow*.

- En desarrollo, hay 2 contratos de concesión con sistema de flujo libre.

b) Canales de pago.

Enunció que la cantidad de documentos de cobro por usuario aumenta con la incorporación de contratos con sistema de telepeaje. Hoy en día, agregó, las principales plataformas digitales informan las deudas por cada autopista y permiten a los usuarios con TAG consolidar el pago; no obstante, reconoció que aún falta mejorar la calidad de la información para que las personas tengan cabal conocimiento de los montos que tienen que cancelar.

Seguidamente, revisó algunos sitios electrónicos para saldar las tarifas de las vías con flujo libre:

i. Portal de pago consolidado.

En la página web de Unired, comunicó, las personas pueden acceder a las cuentas provenientes de las ocho concesiones que ya disponen de *free flow*.

ii. Otros medios de pago.

Indicó que las plataformas de Servipag, CMR Falabella y BCI, entre otras, también contienen herramientas para cancelar los importes del telepeaje; sin embargo, todavía no reúnen a todas las autopistas.

Asimismo, afirmó, existe la opción de convenir el pago automático con los bancos, eliminando el riesgo de retrasos y eventuales sanciones por incumplimiento.

c) Conclusiones.

Subrayó que los principales portales posibilitan pagos unificados de las tarifas. Con todo, acotó que los datos atinentes al tránsito que originan las deudas están en las páginas de cada una de las empresas concesionarias.

En atención a que ya hay mecanismos para saldar las cuentas en su conjunto, razonó que la labor del Ministerio de Obras Públicas (MOP) debería concentrarse en validar las plataformas existentes, de manera que los clientes tengan la tranquilidad de estar cancelando completamente lo debido al ingresar a ellas, mediante su RUT y número de patente.

En síntesis, estimó que los primeros pasos para corregir las deficiencias que afectan a la ciudadanía ya están dados, y que solo resta perfeccionar las soluciones actuales para los conductores que poseen el TAG.

II. Portal de pago unificado de tránsitos sin TAG.

Debido a que se está extendiendo la implementación del método de cobro con flujo libre en diversas regiones, los esfuerzos de la Cartera de Obras Públicas se han focalizado en aquellos usuarios que todavía no tienen el dispositivo TAG y que no pueden saldar las tarifas en las casetas de peaje, esclareció.

a) Antecedentes.

A fin de ilustrar a la Comisión acerca de la realidad en este ámbito, exhibió algunas estadísticas del sistema de telepeaje de Autopista Central:

- Un 91,7% de los conductores ha contratado el servicio del TAG.

- Un 8,3% no tiene TAG: dentro de este grupo un 1,3% regulariza el pago de los tránsitos; un 3,7% son infractores, y un 3,3% no es detectable, sea porque los vehículos no tienen patente (2%) o esta ha sido adulterada (1,3%).

Especificó que las tareas del MOP están orientadas a hacerse cargo de las personas que pagan sus cuentas y de aquellas que no están conscientes de ser infractoras, al no recibir adecuadamente la información.

b) Mecanismos de regulación de la circulación sin TAG.

Destacó que en las autopistas urbanas de Santiago con *free flow* hay una modalidad de cobro para usuarios poco frecuentes: se trata de un pase diario único interoperable (PDUI) -cuyo valor aproximado es de \$7.000- para los conductores sin TAG. Lamentablemente, constató que no funciona para todas las concesiones y que el precio aumentaría a un rango entre \$20.000 y \$25.000, si abarcara a todas.

c) Portal de pago unificado de recorridos sin TAG.

En atención a que los clientes que poseen TAG reciben igualmente las cuentas y pueden cancelarlas a través de las plataformas digitales antes examinadas, consignó que se está trabajando en dar una solución a las personas que no tienen aquel dispositivo.

Remarcó que el sitio electrónico en construcción permitirá:

- Concentrar todos los cobros diarios realizados sin contrato TAG, transparentando el detalle de cada uno.

- Pagar todos los tránsitos sin el aparato.

- Evitar infracciones por desconocimiento.

- Proveer un canal de información.

Clarificó que es una iniciativa del Ministerio en etapa de generación de referencias, para luego ser licitada, por lo que su implementación tomará algún tiempo. Manifestó que la plataforma hará posible consultar, con los datos de la patente, los pormenores de la circulación de los vehículos por todas las concesiones urbanas e interurbanas y pagar.

La página web, además, permitirá comprar pases diarios únicos interoperables y conocer la cantidad disponible restante por cliente. En relación con esto último, apuntó que el decreto supremo N° 117, de 2018, del Ministerio de Obras Públicas, fija un número máximo anual de PDUI por automóvil, con el objeto de fomentar la utilización del TAG, toda vez que este artefacto resuelve muchos de los inconvenientes advertidos.

Señaló que también se podrán registrar los vehículos y asociarlos a una dirección de correo electrónico, con la finalidad de enviar la información correspondiente.

En general, el portal en creación constituirá un espacio de comunicación para que los ciudadanos resuelvan sus dudas, concluyó.

Al finalizar su exposición, reiteró que el sistema para los usuarios con TAG, aunque perfectible, funciona razonablemente bien, ya que hay sitios digitales que hacen factible el pago de las cuentas y plataformas de las respectivas empresas concesionarias que proporcionan antecedentes en torno al tráfico de los automóviles. Explicó nuevamente que la Cartera que representa se ha enfocado en optimizar el esquema para las personas que no tienen el dispositivo, debido al aumento del empleo del *free flow*. Una vez que todos los vehículos dispongan de TAG, se simplificará bastante la operatividad del sector, planteó.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor García Huidobro** admitió que la modalidad de flujo libre ha sido muy exitosa, contribuyendo a evitar aglomeraciones, especialmente en épocas críticas. Al efecto, recordó que fue difícil convencer a las compañías, porque la cancelación de tarifas ya no es automática, sino que se lleva a efecto por medio de operaciones bancarias.

Sin embargo, insistió en la necesidad de poner en funcionamiento un portal unificado que brinde a los clientes la totalidad de la información concerniente al uso de las autopistas, y que permita el pago completo o parcializado, según los estimen conveniente. Dado que está aumentando la cantidad de vías con *free flow*, previno que se incrementará también el eventual número de boletas que una persona deberá saldar, y para ello solo existen plataformas privadas que no siempre tienen convenio con todas las concesionarias. Sentenció, además, que pese a ser una forma de incentivar el arriendo del TAG, el valor del pase diario es demasiado elevado y que difícilmente un conductor circula, en 24 horas, una distancia que justifique el valor de \$7.000.

Luego, preguntó por la fiscalización que practica el MOP de los cobros que efectúan las empresas concesionarias.

Sobre el particular, **el señor Hugo Vera** declaró que el Departamento de Tecnologías de Cobro de la Dirección General de Concesiones recibe las consultas y los reclamos -por ejemplo, por tarifas derivadas de clonación de patentes-, y responde a los usuarios. De igual modo, resaltó que el Ministerio se encarga de supervisar la instalación de los pórticos y de controlar aleatoriamente su operación.

En otro orden de ideas, **el Honorable Senador señor García Huidobro** puso de relieve que el TAG debe ser arrendado por los clientes, e interrogó a los invitados acerca de la posibilidad de permitir su adquisición. Indicó que el cobro mensual alcanza, aproximadamente, los \$500 y que, tal vez, hay personas interesadas en comprar el artefacto. Solicitó también antecedentes relativos a su costo.

El Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señor Jorge Jaramillo, recalcó que existen protocolos suscritos con las sociedades concesionarias -sancionados mediante decreto supremo-, que establecen el mecanismo según el cual las compañías pueden ofrecer el TAG. De conformidad con el último protocolo, la única modalidad que se permite es la del arriendo, enunció. Adicionó que el aparato tiene la calidad de bien afecto a la concesión, lo que vuelve complejo traspasar la propiedad a los usuarios.

En cuanto al costo del dispositivo, **la Directora General de Concesiones (S), señora Marcela Hernández**, puntualizó que alcanza 0,66 UF -es decir, \$18.500 aproximadamente-, según la información más reciente de que dispone.

Por su parte, **la Honorable Senadora señora Órdenes** valoró la iniciativa, destacando que varios miembros de la Comisión, incluida ella, la suscribieron. Celebró los esfuerzos del Ministerio para resolver los inconvenientes de quienes no tienen TAG, mas observó que esa situación no se condice con el objeto del proyecto. Asimismo, adujo que las instancias de pago actuales no solucionan todos los problemas analizados y que es menester buscar una fórmula para responsabilizar a las concesionarias por la generación de una plataforma unificada.

Al igual que los Honorables señores Senadores que le antecedieron en el uso de la palabra, **el Honorable Senador señor Castro** instó por dirigir los esfuerzos a lograr la creación de un portal único para cancelar los montos de los peajes de las autopistas concesionadas.

Asimismo, opinó que el TAG debería estar incorporado a todos los automóviles nuevos, de manera que al venderse posteriormente ya esté incluido este artefacto, logrando así una cobertura total. A su parecer, esta medida contribuiría a facilitar el pago de las tarifas, permitiendo, por ejemplo, que las empresas que habitualmente emplean vehículos para sus actividades hagan un seguimiento más preciso de sus gastos. Además, apoyaría el combate del fenómeno del robo de automóviles, postuló.

En lo que atañe a este último punto, **el señor Hugo Vera** aseveró que el TAG es inviolable, eficaz y eficiente para el cumplimiento de su objetivo. Sin perjuicio de ello, el cobro de telepeajes también podría efectuarse directamente a través de las patentes, en la medida que se materialice un cambio de tecnología, enfatizó. Al efecto, comentó que el MOP y el Servicio de Registro Civil trabajan conjuntamente en una tercera placa patente, agregando que está en estudio la posibilidad de incluir un chip. Desde la perspectiva de la seguridad, subrayó que un instrumento con las características mencionadas impediría su clonación. Entonces, se está avanzando en la línea esbozada por Su Señoría, juzgó.

El Honorable Senador señor Castro calificó como positiva la idea de implementar una tercera placa patente, con avanzada tecnología, que haga viable el aumento de la seguridad, por un lado, y la operatividad de un mecanismo único de cobro y pago de peajes, por otro. Acotó que, de este modo, cada vez que se compre un auto, los dueños tendrán la tranquilidad de disponer inmediatamente de una herramienta para usar las vías concesionadas.

A su turno, **el Honorable Senador señor De Urresti** rescató la intención de la iniciativa, que pretende remediar un conflicto que afecta cotidianamente a los usuarios de las autopistas.

Luego, advirtió que los juzgados de policía local (JPL) frecuentemente reclaman por la excesiva carga que supone el aumento exponencial de las multas que se imponen por este concepto. Así como es relevante enmendar el mecanismo para saldar las tarifas -que hoy genera confusión entre los clientes, pues no tienen claridad sobre cuánto, cuándo, ni a quién deben pagar- es imprescindible que, al mismo tiempo, se perfeccione y simplifique el procedimiento para cobrar las sanciones asociadas al incumplimiento, arguyó.

La Jefa del Departamento de Tecnologías de Cobro de la Dirección General de Concesiones, señora Denisse Vásquez, confirmó que los JPL tienen enormes volúmenes de trabajo vinculados a las infracciones que contempla el artículo 114 de la ley N° 18.290, de tránsito, cometidas por conductores que no utilizan el TAG y luego no pagan las tarifas, ya sea por desconocimiento o intencionalmente.

No obstante, constató que, de acuerdo con el artículo 43 bis de la ley N° 18.287 -que establece procedimiento ante los juzgados de policía local- la Inspección Fiscal del Ministerio de Obras Públicas deriva estos casos a la Dirección de Administración y Finanzas de cada comuna, que debe notificar al infractor para que cancele la multa en la Tesorería Municipal dentro de quinto día, con una rebaja del 30%. Este mecanismo, ahondó, se diseñó justamente para disminuir la carga laboral de aquellos tribunales.

El señor Hugo Vera relató que hace algunas semanas, al inaugurarse el sistema de flujo libre en el peaje Angostura de la Ruta 5, el Alcalde de Paine calculó que las sanciones pecuniarias derivadas de las inobservancias incrementarían en un 10% los ingresos municipales, por lo cual ya estaba considerando aumentar la dotación del JPL para enfrentar la mayor actividad. Entonces, las autoridades locales también pueden adelantarse y tomar medidas proactivamente ante estos escenarios, apuntó.

En lo tocante a las multas, **el Honorable Senador señor Castro** hizo un llamado a no perder el foco de esta iniciativa: tanto las empresas, como el Estado y los usuarios resultan beneficiados cuando estos últimos conocen qué tarifas adeudan y cumplen con ellas. La aplicación de multas y el consiguiente aumento de trabajo para los juzgados de policía local deben evitarse, previno. En efecto, remarcó que la finalidad de este proyecto es ayudar a las personas mediante la incorporación de un procedimiento simple, que facilite el cobro y el pago. Recordó que, en muchas ocasiones, los usuarios no cancelan sus deudas por simple desconocimiento de haber transitado por una vía con telepeaje o por la complejidad del sistema para saldar lo debido.

Enseguida, **el Honorable Senador señor García Huidobro** preguntó si el Ministerio de Obras Públicas monitorea los grandes atochamientos que se producen en algunas autopistas, y si existe una herramienta para exigir a las compañías que construyan más salidas y lugares de cobranza.

El señor Hugo Vera afirmó que la Secretaria de Estado del rubro permanentemente fiscaliza el cumplimiento de los contratos de concesión. Con todo, explicó que es indispensable tomar en consideración que muchas de estas convenciones tienen 25 años de antigüedad y, en consecuencia, contienen cláusulas con fórmulas para medir las aglomeraciones que responden a otra realidad.

Para mejorar la experiencia de los usuarios, la Cartera -desde que asumió el ex Ministro Fontaine- ha impulsado con fuerza la modalidad *free flow*, logrando importantes avances, señaló. Puntualizó que el aumento del empleo de este mecanismo debe ir de la mano con el perfeccionamiento del método de cobro y cancelación de las tarifas, y es por tal razón que se ha trabajado en fomentar la utilización del TAG, facilitando el pago y evitando las multas. Dijo estar plenamente consciente de las deficiencias actuales, mas puso de relieve que se están haciendo esfuerzos por corregirlas.

A continuación, **la Honorable Senadora señora Órdenes** solicitó a los invitados explicitar la postura del Ejecutivo acerca del contenido de la proposición de ley.

Al respecto, **el señor Hugo Vera** pidió un plazo para examinar en profundidad los efectos que la redacción sugerida podría causar en los contratos de concesión vigentes, y entregar así una respuesta más acabada a la Comisión.

Con fecha 9 de octubre de 2019, la Comisión continuó el estudio de la iniciativa.

En dicha oportunidad, **el Honorable Senador señor García Huidobro** -uno de sus autores- instó por avanzar en su tramitación. Puso de relieve que la proposición legislativa da respuesta a una preocupación compartida por una gran cantidad de usuarios que poseen cuentas pendientes con múltiples empresas, destacando que un portal único de pago facilitaría la cancelación de las tarifas.

Asimismo, sostuvo que la herramienta que se busca crear permitirá saldar la totalidad de las deudas o solamente aquellas que el cliente decida. De este modo, consignó, la persona que no esté conforme con algún cobro podrá regularizar la situación con la compañía respectiva, sin verse obligado a cubrir montos improcedentes.

La Comisión observó que, a partir de la exposición de motivos contenida en la moción, podría entenderse que cada concesionaria debe contar con una plataforma virtual para solventar todas las cuentas, independientemente de su origen. La redacción del artículo en estudio, en cambio, hace mención a un único portal digital.

En relación con lo anterior, **el Honorable Senador señor García Huidobro** aclaró que el espíritu del proyecto es lograr la construcción de una página única que reúna todos los cobros de las distintas empresas.

Seguidamente, **el Honorable Senador señor De Urresti** manifestó su respaldo a la iniciativa, sin perjuicio de lo cual abogó por escuchar la opinión de los actores incumbentes.

Al efecto, **el Honorable Senador señor García Huidobro** indicó que la Dirección General de Concesiones le hizo llegar una minuta con su parecer acerca de este asunto. Enunció que, en términos generales, dicha repartición pública apoya la idea sugerida y estima que podría implementarse en un plazo de un año contado desde la publicación de la ley, dentro del cual deberá dictarse un reglamento que aborde los detalles de su funcionamiento.

A su turno, **la Honorable Senadora señora Von Baer** postuló que es imprescindible recibir al Director General de Concesiones -quien había sido invitado a la sesión, mas se excusó de asistir- para perfeccionar la disposición en discusión.

En lo que atañe al tenor del precepto, **la Comisión** juzgó apropiado introducir, a futuro, enmiendas tendientes a corregir diversos aspectos. En primer lugar, es menester esclarecer que el portal de pago no es mensual, sino que son las cuentas las que tienen ese carácter. En segundo término, es necesario especificar que las compañías que estarán obligadas a construir y mantener el sitio web son las concesionarias de vías. Sobre esta última expresión, se estimó que resulta adecuada, ya que comprende todo tipo de autopistas, sean urbanas o interurbanas.

El Honorable Senador señor De Urresti quiso dejar constancia del carácter amplio que tendrá la exigencia que se impondrá, en el sentido que abarcará a todas las vías concesionadas, con independencia de su origen; esto es, sin importar si fueron estatales y luego entregadas a privados para su explotación, o si desde su origen han sido fruto de una concesión.

Por su parte, **la Honorable Senadora señora Órdenes** arguyó que existen además otros elementos que deberán ser adicionados, como la determinación de la proporción de los costos que deberá asumir cada una de las entidades responsables.

A continuación, **la Honorable Senadora señora Von Baer** abogó por reemplazar la referencia a un portal por una “plataforma digital unificada”, pues se trataría de una expresión más precisa.

En otro orden de cosas y dado que son las propias empresas las que deberán poner en marcha el sitio virtual, expresó que es indispensable fijar un plazo para hacerlo e imponer sanciones en caso de inobservancia.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, decidió someter a votación en general el proyecto, con algunas modificaciones que resuelven parte de las inquietudes planteadas durante la sesión. El texto considerado por los Honorables señores Senadores fue el siguiente:

“Artículo Único: Incorpórase un nuevo artículo 43 al decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

“Artículo 43.- Las concesionarias de vías deberán contar con una plataforma digital unificada para el pago de tarifas y peajes por parte de los usuarios, quienes podrán cancelar, conjunta o separadamente, las cuentas mensuales correspondientes a las distintas vías.”.

- Puesta en votación, la iniciativa fue aprobada en general por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Castro y De Urresti, y señoras Órdenes y Von Baer.

En una sesión posterior, la Comisión recibió a representantes de la Dirección General de Concesiones, con el objeto de escuchar sus apreciaciones en torno a la iniciativa.

El Director General de Concesiones, señor Hugo Vera, declaró que la repartición que dirige comparte la intención que inspira el proyecto, sin perjuicio de lo cual hizo un llamado a acoger algunas propuestas para perfeccionar su contenido.

En ese sentido, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señor Jorge Jaramillo,** recomendó incorporar las siguientes enmiendas:

a. Modificar la actual redacción.

En cuanto al tenor del artículo único, aconsejó hacer alusión, expresamente, a las concesionarias de rutas y carreteras que operen con sistemas electrónicos de cobro.

Al efecto, sugirió el siguiente texto, que recoge la idea anterior y otros cambios de tipo formal:

“Las concesionarias de rutas y carreteras que dispongan de sistemas electrónicos de cobro de tarifas o peajes, deberán coordinarse para contar con un portal de pago de las cuentas de tarifas o peajes unificado por cada usuario, en que se otorgue a éste la facultad de pagar el total de las cuentas de tarifas o peajes correspondientes a las distintas autopistas, así como también la atribución de pagar de manera separada las de cada una de ellas.”.

b. Normar, por medio de un reglamento, los detalles vinculados a la implementación de la nueva plataforma de pago.

Señaló que es menester especificar algunos asuntos relativos al deber que se impondrá a las empresas de coordinarse para llevar a la práctica un único canal digital de cancelación de tarifas y peajes. Por consiguiente, adujo que la proposición legislativa debería

incorporar un mandato para dictar un reglamento que se refiera a las materias que constan a continuación:

i. Requisitos de acceso de los usuarios a la plataforma y parámetros para el tratamiento de los datos personales de los clientes.

Previno que se debe tener especial cuidado con evitar la publicación de antecedentes atinentes a las deudas, en conformidad al artículo 17 de la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.

Asimismo, advirtió que es preciso proteger los datos asociados al tránsito de las personas.

ii. Requerimientos mínimos de información que deberá ofrecer la plataforma a los usuarios.

iii. Obligaciones de entrega de información de las concesionarias.

iv. Procedimiento para incorporar a las concesiones que se sumen al portal, sea que digan relación con nuevas adjudicaciones o con modificaciones de contrato.

c. Comprender a toda clase de usuarios.

Recordó que en una sesión anterior se anunció un portal de pago en que ha estado trabajando la Dirección, enfocado en los conductores que no han arrendado el TAG. Sin embargo, razonó que la plataforma que se pretende crear en virtud del proyecto debería abarcar tanto a los clientes que han contratado el referido dispositivo como también a aquellos que no emplean ese mecanismo de cobro, es decir, los usuarios poco frecuentes.

Si se mantuvieran dos canales de pago por separado -uno administrado por el MOP y otro por las concesionarias-, se estarían duplicando esfuerzos y, además, el sistema se volvería más complejo para los clientes, manifestó.

d. Establecer un período de vacancia legal.

Planteó que es necesario fijar, a través de un precepto transitorio, un plazo para la dictación del reglamento y otro para la entrada en vigencia del nuevo esquema de cobro, contado este último término desde la publicación de la normativa reglamentaria.

Posteriormente, **la Honorable Senadora señora Von Baer** exhortó a los representantes del Ejecutivo a materializar las propuestas por medio de indicaciones, tomando en consideración que algunas son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

En la misma línea opinó **la Honorable Senadora señora Órdenes**.

Enseguida, **la Honorable Senadora señora Von Baer** instó por invitar a una próxima sesión a representantes de las compañías que serán afectadas directamente por la iniciativa.

La Comisión se mostró de acuerdo con la recomendación formulada.

A una sesión posterior fueron invitados representantes de la **Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA)**, quienes se excusaron de asistir, mas enviaron un documento en que expresan sus apreciaciones acerca de la iniciativa.

En él, afirman que el proyecto tendría poco sentido práctico, atendido que hoy ya existe en el mercado la posibilidad de efectuar el pago unificado de las cuentas -sea total o parcial-, a través de portales web o presencialmente, en establecimientos con cobertura nacional de empresas como Servipag, Sencillo, Unired y otros. Por tal motivo, estiman, resultaría innecesario imponer por ley el deber de contar con una plataforma digital propia, más aún si esto importa una carga no contemplada en los contratos.

Asimismo, subrayan que la proposición legislativa podría incurrir en vicios de constitucionalidad. Al efecto, consideran que podría verse vulnerada la garantía consagrada en el numeral 15° del artículo 19 del Texto Fundamental, que asegura a todas las personas la libertad de asociación, disponiendo expresamente que “nadie puede ser obligado a pertenecer a una asociación”. Argumentan que, en contravención a dicho precepto, la iniciativa en estudio exigiría a las compañías incumbentes agruparse para concurrir a la creación y mantención, de forma indefinida, de un portal único de pago de tarifas.

Por otro lado, razonan, se infringiría el artículo 19 número 24° de la Carta Política, toda vez que la aprobación de la disposición en examen, al alterar el sistema de cobro, estaría modificando unilateralmente los contratos celebrados con el Estado. Agregan que la implementación y gestión de un sitio destinado al pago de peajes, y su administración por parte de un ente distinto a las concesionarias, implicaría costos adicionales originalmente no contemplados.

En lo que atañe a los planteamientos de la organización gremial, **el Honorable Senador señor Castro** puntualizó que si bien es efectivo que existen mecanismos para cancelar las cuentas derivadas del uso de las vías, estos importan costos adicionales vinculados al cobro de comisiones. A su parecer, la posición contraria al contenido de la

iniciativa se explica por la intención de las empresas de no invertir recursos en una nueva herramienta de pago.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Guillier** postuló que la puesta en funcionamiento de un portal virtual común difícilmente se traducirá en gastos de relevancia para las compañías.

En relación con este punto, **la Comisión** tuvo presente la norma del inciso primero del artículo 19 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, de conformidad con el cual el concesionario puede solicitar compensación en caso de acto sobreviniente de autoridad con potestad pública que así lo justifique solo cuando se altere significativamente el régimen económico del contrato y se cumplan los demás requisitos que establece.

En una sesión posterior, **representantes de la Dirección General de Concesiones**, en cumplimiento de un compromiso adoptado previamente, formularon una propuesta para reemplazar la redacción aprobada en general por la Comisión.

El texto sugerido es el consignado a continuación:

“Artículo único. Las concesionarias de obras viales que dispongan de sistemas electrónicos de cobro deberán crear, implementar, mantener y administrar, a su entero costo y responsabilidad, sitios electrónicos a través de los cuales los usuarios con o sin contrato de televía puedan realizar el pago de sus cuentas de tarifas o peajes.

Tales sitios deberán ajustarse a los requerimientos técnicos y operativos y los relativos al contenido, autenticación, seguridad y privacidad que establezca el Ministerio de Obras Públicas mediante un reglamento.

Artículo transitorio. El Ministerio de Obras Públicas deberá dictar el reglamento referido en el artículo único en un plazo de 12 meses contado desde la publicación de esta ley. En el señalado reglamento se deberá establecer el plazo para el inicio de operación de los sitios electrónicos de las concesionarias, que no deberá ser superior a doce meses desde la publicación del reglamento.”.

El Director General de Concesiones, señor Hugo Vera, sostuvo que la recomendación del Ejecutivo es fruto del análisis al contenido de la iniciativa, y también de la experiencia obtenida a partir del desarrollo de la plataforma virtual que permitirá el pago de telepeajes por parte de usuarios sin el dispositivo TAG. Esta herramienta ha sido elaborada con la participación de las firmas del sector, especificó.

Sobre la base de estos antecedentes, declaró, se optó por mantener un rol coordinador del Ministerio de Obras Públicas, evitando que aparezca encabezando un sistema centralizado de cobranza de las tarifas. Asimismo, recordó que algunas compañías expresaron sus reparos a la idea del deber de asociarse, y de ahí la conveniencia del papel organizador que jugará el MOP en este esquema. Añadió que los detalles relativos a la operación del mecanismo serían abordados por un reglamento.

Por su parte, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señor Jorge Jaramillo**, advirtió que el tenor actual del proyecto podría importar inconvenientes en la puesta en práctica y mantención de un portal único, toda vez que la obligación de actuar mancomunadamente sería difícil de perseguir y sancionar, y no aseguraría completamente la consecución del resultado esperado.

Por tal motivo, expuso que se prefirió asignar al Ministerio una función de dirección -a través del reglamento que se dictará al efecto- para, por un lado, regular la forma en que las sociedades deberán poner en marcha las páginas web y, por otro, instar por el diseño de un sitio virtual único que cumpla con los estándares adecuados de información, seguridad y contenido que se definan.

Enseguida, comunicó que se estudió la alternativa de encomendar al MOP la implementación de una plataforma digital en que las concesionarias ingresaran los datos requeridos; sin embargo, esta idea fue descartada, puesto que sería complejo que la Cartera interviniera recaudando lo adeudado en favor de las compañías y, además, no sería apropiado que asumiera tal responsabilidad.

En lo que atañe al tenor del articulado planteado, **la Honorable Senadora señora Órdenes** hizo un llamado a no apartarse de la intención original de la proposición de ley, cual es la creación de un portal electrónico unificado que reúna las cuentas provenientes de todas las sociedades del rubro en estudio. La norma aconsejada por los representantes del Gobierno, en cambio, permite que cada empresa habilite su propia página web, afirmó.

Constató que COPSA A.G. señaló sus objeciones al proyecto, invocando una supuesta vulneración de garantías constitucionales y un cambio en las condiciones contractuales. No obstante, la exigencia que se busca introducir no supone inversiones de gran envergadura, de modo que difícilmente las mencionadas críticas pueden sustentarse, argumentó.

A su parecer, lo relevante es asegurar que exista una instancia única de pago, que no genere costos para los usuarios ni el Estado. En consecuencia, llamó a los miembros de la Comisión a resguardar dichos criterios.

El señor Director General de Concesiones reiteró que se ha estado trabajando hace meses en un sitio que permitirá a los usuarios sin TAG cancelar las tarifas, adicionando que esta herramienta será especialmente útil para personas que no utilizan habitualmente autopistas con telepeajes. En ese marco, detalló, se ha avanzado en alianza con las compañías; es más, el costo del portal en elaboración será traspasado a las empresas, las cuales asumirán luego su administración.

Sobre la base de esta experiencia, subrayó, se formuló el texto en revisión, que pretende asignar al Ministerio un rol coordinador -que hoy día no ejerce en esta materia- y así impulsar la incorporación de todas las concesionarias de rutas, tanto actuales como futuras, a una plataforma unificada de pago, que sería el mecanismo ideal para dar solución a los problemas detectados.

Por su parte, **el Honorable Senador señor García Huidobro** puso de relieve que lo central es facilitar a los clientes el procedimiento de cancelación de las tarifas; por ello es imprescindible explicitar que debe existir una única página web que reúna todas las cuentas, admitiendo el pago íntegro o parcial de ellas. Apuntó que su implementación no debería conllevar complejidades significativas y, en consecuencia, podría ser normada, en sus detalles, por el reglamento.

Al efecto, **el Director General de Concesiones** precisó que ese será el foco del cuerpo reglamentario que tendrá que dictarse.

Posteriormente, **la Honorable Senadora señora Órdenes** recomendó una redacción que, a su entender, permitiría superar las críticas esbozadas.

El tenor de su propuesta es la que se indica:

“Artículo único. Las sociedades concesionarias de obras viales que dispongan de sistemas electrónicos de cobro deberán crear, implementar, mantener y administrar, a entero costo y responsabilidad de estas, un sitio electrónico único a través del cual los usuarios con o sin contrato de televía puedan realizar el pago de sus cuentas de tarifas o peajes.

El sitio electrónico único deberá ajustarse a los requerimientos técnicos y operativos y los relativos al contenido, autenticación, seguridad y privacidad que establezca el Ministerio de Obras Públicas mediante un reglamento.

Este sitio electrónico único para el cobro y pago de tarifas o peajes no implicará recargo alguno de costos bajo ningún concepto para los usuarios con o sin contrato de televía. Tampoco implicará extensión de contratos de concesiones viales vigentes ni costos para el Estado.

Toda nueva sociedad concesionaria de obras viales deberá adherirse a su entero costo a este sitio electrónico único.

Artículo transitorio. El Ministerio de Obras Públicas deberá dictar el reglamento referido en el artículo único en un plazo de 6 meses contado desde la publicación de esta ley. En el señalado reglamento se deberá establecer el plazo para el inicio de operación del sitio electrónico único de cobro y pago al que deberán estar adscritas todas aquellas concesionarias que cuenten con sistemas electrónicos de cobro de tarifas y peajes, que no deberá ser superior a seis meses desde la publicación del reglamento.”.

Su Señoría estimó que el texto sugerido esclarece que deberá haber un portal digital unificado para cancelar el valor de los peajes asociados al uso de rutas -sea que se haya arrendado el dispositivo TAG o no-, cuyo financiamiento no originará gastos para los usuarios ni el Estado. Además, determina que será la Cartera de Obras Públicas la que definirá las características que deberá reunir la plataforma, acotó.

En lo tocante a la disposición transitoria, resaltó que disminuye de doce a seis meses el plazo para dictar el reglamento, y reduce de doce a seis meses el término para la entrada en vigencia de la nueva legislación, contado este último desde la publicación del cuerpo reglamentario.

Dado que algunos aspectos abordados por la propuesta parlamentaria inciden en materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, **la Comisión** estuvo por llevar adelante un trabajo en conjunto con los representantes del MOP, a fin de consensuar una redacción que podría ser presentada posteriormente a través de una indicación del Ejecutivo.

En la última sesión que se dedicó a este asunto, la Comisión analizó la referida indicación del Ejecutivo, que recoge la labor de asesores parlamentarios y ministeriales. La sugerencia consiste en reemplazar el artículo único permanente y agregar una disposición transitoria, en los siguientes términos:

“Artículo único: Incorpórase un artículo 43, nuevo, al decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley del Ministerio de Obras Públicas N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, del siguiente tenor:

“Artículo 43.- Las concesionarias de obras viales que dispongan de sistemas electrónicos de cobro deberán crear, implementar, mantener y administrar, a entero costo y responsabilidad de éstas, un sitio electrónico único a través del cual los usuarios con o sin contrato de televía puedan realizar de manera conjunta o separada el pago

de sus cuentas de tarifas o peajes correspondientes a las distintas concesionarias.

El señalado sitio electrónico deberá ajustarse a los requerimientos técnicos y operativos y los relativos al contenido, autenticación, seguridad y privacidad que establezca el Ministerio de Obras Públicas mediante un reglamento.

A falta de acuerdo entre las concesionarias, los costos del sitio electrónico único serán soportados entre ellas en proporción a su facturación en el año calendario anterior, y la creación, implementación, mantención o administración del sitio, según corresponda, deberán ser encargados a un tercero escogido mediante una licitación, todo ello conforme a las reglas que establezca el reglamento referido en el inciso anterior.

Toda nueva concesionaria de obras viales que disponga de sistema electrónico de cobro deberá adherirse a su entero costo al sitio electrónico único.

Sin perjuicio del sitio único que se establece en este artículo, las concesionarias de obras viales podrán mantener o encargar a terceros, en forma individual, la creación, implementación, mantención y administración de sitios electrónicos adicionales que permitan el pago de sus cuentas de tarifas o peajes.

Artículo transitorio. El Ministerio de Obras Públicas deberá dictar el reglamento referido en el artículo único en un plazo de 9 meses contados desde la publicación de esta ley. En el señalado reglamento se deberá establecer el plazo para el inicio de operación del sitio electrónico único de las concesionarias, que no deberá ser superior a 6 meses desde la publicación del reglamento.”.

En cuanto al contenido de los preceptos transcritos, **el Director General de Concesiones, señor Hugo Vera**, sostuvo que es reflejo de los consensos alcanzados en el contexto de la mesa de trabajo integrada por representantes de los Honorables señores Senadores y del Ministerio de Obras Públicas.

La Honorable Senadora señora Órdenes destacó que el objetivo de la propuesta de modificación es soslayar las dificultades que se habían detectado en el texto aprobado en general y que fueron examinadas en sesiones anteriores.

Si bien reconoció que la redacción formulada fue fruto del acuerdo logrado en la instancia prelegislativa, abogó por consignar de manera inequívoca que las medidas a adoptar no importarán gastos adicionales para los clientes de las rutas concesionadas.

En ese sentido, sugirió introducir al artículo 43 en debate un nuevo inciso segundo, del siguiente tenor:

“El referido sitio electrónico único no implicará recargo alguno de costos para los usuarios con o sin contrato de televía.”.

- Puesto en votación el proyecto, fue aprobado en particular, con la enmienda aludida, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Castro, García Huidobro y Guillier, y señora Órdenes.

Al término de la discusión, **la Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes**, valoró la buena disposición de los invitados para avanzar en la solución de los defectos advertidos en reuniones previas, celebrando que se hayan aunado los esfuerzos en esa dirección.

En la misma línea se pronunciaron **los Honorables Senadores señores Castro y Guillier**.

Por su parte, **el Honorable Senador señor García Huidobro** agradeció a los integrantes de la Comisión y a las autoridades del Ejecutivo por la pronta tramitación de la iniciativa, y por la voluntad para desarrollar una respuesta que simplificará el proceso de pago de las tarifas para los conductores que utilizan vías con telepeaje.

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión Obras Públicas tiene el honor de proponeros la aprobación, en general y en particular, del proyecto de ley en informe, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único: Incorpórase un artículo 43, nuevo, al decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley del Ministerio de Obras Públicas N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, del siguiente tenor:

“Artículo 43.- Las concesionarias de obras viales que dispongan de sistemas electrónicos de cobro deberán crear, implementar, mantener y administrar, a entero costo y responsabilidad de éstas, un sitio electrónico único a través del cual los usuarios con o sin contrato de televía puedan realizar de manera conjunta o separada el pago

de sus cuentas de tarifas o peajes correspondientes a las distintas concesionarias.

El referido sitio electrónico único no implicará recargo alguno de costos para los usuarios con o sin contrato de televía.

Dicho sitio electrónico deberá ajustarse a los requerimientos técnicos y operativos y los relativos al contenido, autenticación, seguridad y privacidad que establezca el Ministerio de Obras Públicas mediante un reglamento.

A falta de acuerdo entre las concesionarias, los costos del sitio electrónico único serán soportados entre ellas en proporción a su facturación en el año calendario anterior, y la creación, implementación, mantención o administración del sitio, según corresponda, deberán ser encargados a un tercero escogido mediante una licitación, todo ello conforme a las reglas que establezca el reglamento referido en el inciso anterior.

Toda nueva concesionaria de obras viales que disponga de sistema electrónico de cobro deberá adherirse a su entero costo al sitio electrónico único.

Sin perjuicio del sitio único que se establece en este artículo, las concesionarias de obras viales podrán mantener o encargar a terceros, en forma individual, la creación, implementación, mantención y administración de sitios electrónicos adicionales que permitan el pago de sus cuentas de tarifas o peajes.”.

Artículo transitorio. El Ministerio de Obras Públicas deberá dictar el reglamento referido en el artículo único en un plazo de 9 meses contados desde la publicación de esta ley. En el señalado reglamento se deberá establecer el plazo para el inicio de operación del sitio electrónico único de las concesionarias, que no deberá ser superior a 6 meses desde la publicación del reglamento.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 14 de agosto; 9 y 16 de octubre; 27 de noviembre, y 4 y 18 de diciembre de 2019, y 4 de marzo de 2020, con la asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Castro Prieto (Kenneth Pugh Olavarría), Alejandro Guillier Álvarez, Alfonso De Urresti Longton (Rabindranath Quinteros Lara) y señora Ena Von Baer Jahn (Alejandro García Huidobro Sanfuentes).

Sala de la Comisión, a 5 de marzo de 2020.

MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece una cuenta única de tarifas y peajes correspondientes al uso de distintas autopistas.

BOLETÍN N° 12.697-15

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: establecer a las empresas concesionarias de obras viales el deber de crear, implementar, mantener y administrar -a su entero costo- un sitio electrónico único para el pago, conjunto o separado según la preferencia del cliente, de las cuentas por tarifas o peajes por el uso de las distintas vías.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular (4x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: el proyecto consta de un artículo único y de un artículo transitorio, que está directamente relacionado con la disposición permanente.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN DE LA INICIATIVA: moción de los Honorables Senadores señor García Huidobro, señoras Órdenes y Von Baer, y señores Castro y Guillier.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

VIII. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 11 de junio de 2019.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Valparaíso, a 5 de marzo de 2020.

MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria de la Comisión