

SEGUNDO INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones legales que indica.

BOLETÍN N° 10.007-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en trámite de segundo informe, el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma” el 30 de septiembre de 2015.

- - - - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

El artículo 2º, es de quórum calificado, de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo, del N° 21, del artículo 19 de la Constitución Política de la República, por incidir en materias de administración presupuestaria y financiera del Estado, al permitir ampliar su giro al Metro de Santiago y habilitarlo para que directamente o a través de una empresa filial o coligada, pueda prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de vías, a través de buses u otros vehículos de cualquier tecnología.

En consecuencia, esta norma debe ser aprobada, en virtud de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 66 del texto constitucional, por la mayoría absoluta de los Senadores en ejercicio.

ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

Los numerales 1, 5 y 9 del artículo 1º y el artículo 2º de este proyecto.

- - - - -

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: artículo 3º.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: 4, 13, 17, 19, 21, 23, 24, 26 (N^{os} 1 y letras a) y b) del N° 2 del artículo 5º), 27 y 28.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: 25 y 29.

IV.- Indicaciones rechazadas: 1, 2, 3, 6, 9, 16, 18, 20, 22 y 26 (letra c), N° 2 del artículo 5º), 31 y 32.

V.- Indicaciones retiradas: 5 y 30.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: 7, 8, 10, 11, 12, 14 y 15.

- - - - -

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo; del Director del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señor Guillermo Muñoz; del Jefe de Gabinete del Ministro, señor Oscar Carrasco; de la Asesora Legislativa del Ministro, señora Paola Tapia; del Asesor del Ministro, señor Vicente Pinto y de la Asesora de Comunicaciones del Ministro, señora Vanessa Rosso.

Además asistieron los Asesores del Honorable Senador señor Letelier, señor Sebastián Divin; del Honorable Senador señor Matta, señor Hugo Ilabaca; del Honorable Senador señor Ossandón, señoras María Angélica Villadango e Israela Rosenblum y señor Alberto Jara; del Honorable Senador señor García, señor Rodrigo Fuentes y de la Segpres, señora María Fernanda Cuevas y señor Erich Schnake.

- - - - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las 32 indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

El proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado consta de cinco artículos permanentes.

ARTÍCULO 1º

- - - - -

El artículo 1º de la ley N° 20.378, señala que, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, se crea un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 1.

Indicación N° 1

1.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para anteponer un nuevo numeral, del tenor que se señala:

“....- Reemplázase en el artículo 1º la frase “los menores pagos que realizan los estudiantes” por “el déficit operacional”.”.

En discusión esta indicación el **Honorable Senador señor Ossandón**, señaló que el propósito de la indicación reside en sincerar el objetivo real de la ley N° 20.378, el cual, a su juicio, consiste en paliar el déficit del sistema.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, indicó que de eliminarse la referencia a los estudiantes, cualquier beneficio que a estos últimos se otorgare mediante la referida ley perdería su sentido.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, expresó que la iniciativa en estudio presenta un alcance nacional, por lo tanto no cubre sólo la situación de Santiago.

En tal sentido, destacó que, a diferencia de la capital, no existe un déficit operacional en regiones, por lo que el subsidio en estos casos está efectivamente destinado, principalmente, a compensar el menor pago efectuado por los estudiantes. Por tales razones, sugirió mantener en la ley N° 20.378 la referencia a tal situación.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Tuma y Matta, y un voto a favor del Honorable Senador señor Ossandón, rechazó la indicación número 1.

- - - - -

Número 1
Artículo 2°
Letra a)

El inciso primero del artículo 2° de la ley N° 20.378, indica que, a contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo primero de la referida ley no podrá exceder los \$380.000.000 miles. Este límite máximo, agrega, se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Por último, dispone que el monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio se dividirá en partes iguales entre, por una parte, la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y por otra, la Región Metropolitana excluidas las áreas antes mencionadas, y el resto de las regiones del país.

La letra a) del numeral 1, aprobada en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“a) Reemplázase en el inciso primero la oración “Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado e índice de pasajeros por kilómetro.”.

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 2.

Indicación N° 2

2.- Del Honorable Senador señor Ossandón,
para suprimirla.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, manifestó que el planteamiento del proyecto aprobado en general, en este punto, pudiese sobrepasar el límite de \$380.000.000.000.- (trescientos ochenta mil millones de pesos) considerados para la presente iniciativa, en virtud del mecanismo de reajuste contemplado en el texto en debate.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, subrayó que el mecanismo de reajuste en discusión es una de las recomendaciones efectuadas por el informe de EMBARQ. En efecto, agregó que tal documento es consecuencia del mandato legal que dispone que cada dos años se proceda a efectuar un estudio acerca de los costos del sistema.

Así, enfatizó que dicho estudio sugiere que el subsidio se reajuste conforme al indexador de costos del sistema y no al IPC, a fin de evitar diferencias negativas en los casos en que el costo aumente en mayor medida que este último índice, precisamente la idea que el proyecto de ley en estudio plantea.

El Honorable Senador señor Ossandón, señaló que, sin perjuicio de la lógica descrita por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, la discrepancia surge por la concepción original de autofinanciamiento del sistema, modelo el cual se trasladó posteriormente a un esquema de financiamiento mediante subsidio estatal.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la misma línea, recalcó que se debe tener presente que con tal mecanismo de reajuste el límite efectivo al subsidio pierde fuerza.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Tuma y Matta, y un voto a favor, del Honorable Senador señor Ossandón, rechazó la indicación número 2.

Número 2
Artículo 5°
Letra a)

El inciso primero del artículo 5° de la ley N° 20.378, señala que en las zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4° de dicha ley, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

La letra a) del numeral 2, aprobada en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“a) Sustitúyese en el inciso primero la frase “y la seguridad y educación vial” por la siguiente: “, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito”.”.

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 3.

Indicación N° 3

3.- Del Honorable Senador señor Navarro, para sustituir la expresión “orientación psicológica o jurídica”, por la siguiente: “orientación psicológica y/o jurídica”.

En discusión esta indicación, la **Secretaría de la Comisión** señaló que la expresión y/o propuesta responde al anglicismo and/or, el cual conforme a la Real Academia Española (RAE) se satisface en nuestro idioma con la conjunción “o”, posición sostenida, de igual forma, por el ex Senador señor Silva Cimma durante su labor parlamentaria.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, coincidió con lo señalado por la Secretaría de la Comisión.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, rechazó la indicación número 3.

Número 3
Artículo 7º
Letra a)

El inciso segundo del artículo 7º de la ley N° 20.378, dispone que 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.

La letra a) del numeral 3, aprobada en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“a) Reemplázase en el inciso segundo la palabra “tres” por “cinco”.”.

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 4.

Indicación N° 4

4.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para eliminarla.

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Ossandón, señaló que la misma responde a criterios de responsabilidad fiscal. En tal sentido, añadió, le parece razonable que un contrato cuya validez o duración sea menor a tres años no cuente con la visación del Ministerio de Hacienda, estimando que, por el contrario, se pierde tal razonabilidad al extender el plazo a cinco años.

Lo anterior, destacó, no por razones de desconfianza al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, sino por la responsabilidad presupuestaria del Fisco en esta materia.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, indicó que la propuesta contenida en el Mensaje, y cuyo texto fue aprobado en general, responde a cuestiones administrativas, especialmente respecto de los contratos relativos a subsidios en regiones, los que alcanzan un número aproximado de 4.000 (cuatro mil) convenciones. En ese pie, agregó, y a fin de evitar dilaciones en la tramitación respectiva en el Ministerio de Hacienda, es que se sugirió el texto en debate.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que no es vital para el Ejecutivo la mantención de tal propuesta.

El Honorable Senador señor Ossandón, precisó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cuenta con las atribuciones para celebrar contratos cuya validez se extienda por cinco años, sólo debe contar para ello con la visación respectiva por parte del Ministerio de Hacienda, exigencia que, a su criterio, reiteró, le parece razonable mantener.

En votación esta indicación, fue aprobada sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón.

Sin perjuicio de lo anterior, y en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, la Comisión propuso que la letra b) del numeral 3 del artículo primero del texto aprobado en general pase a ser letra a), en atención a la supresión de la letra a) original.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, aprobó la propuesta antes señalada, fijando como letra a) del numeral 3 del artículo 1° a la letra b) del texto aprobado en general, en virtud de la supresión de la letra a) original.

Número 5 **Artículo 18**

El artículo 18 de la ley N° 20.378, indica que los integrantes del Panel percibirán una dieta mensual equivalente a 30 Unidades Tributarias Mensuales, añadiendo que en el caso que corresponda contar con un reemplazante, éste recibirá una dieta proporcional al período en que ejerza sus funciones.

El numeral 5, aprobado en general por el Honorable Senado, dispone textualmente lo siguiente:

“5.- Intercálase en el artículo 18, entre la expresión “30 unidades tributarias mensuales” y el punto seguido, la siguiente oración: “, como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales, considerando la dieta proporcional al período y el pago por asistencia a sesiones.”.

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 5.

Indicación N° 5

5.- Del Honorable Senador señor Ossandón,
para suprimirlo.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, señaló que la misma obedece a razones de imagen institucional, en especial atención a los llamados públicos efectuados por S.E. la Presidenta de la República a la austeridad fiscal.

Sin perjuicio de lo anterior, preguntó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, si el congelamiento de tales rentas provocaría un desincentivo a gente especializada que quisiera aportar en este ámbito. De ser afirmativa la respuesta, concluyó, procedería a retirar su indicación.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, explicó que la propuesta contenida en el texto aprobado en general es razonable. En efecto, señaló que originalmente el Panel de Expertos tenía por objetivo el ajuste de las tarifas en Santiago con el objetivo de dotar de coherencia a los ingresos y los costos del sistema, teniendo en consideración el subsidio.

Posteriormente, indicó que en el año 2013 se agregaron nuevas funciones a este organismo, una de esas, que será clave en el año en curso, destacó, viene dada por la atribución de revisión de la negociación acordada con los operadores respecto de los perímetros de exclusión.

Por otro lado, añadió, en dicho año, asimismo, se le encomendó a tal entidad el análisis de la revisión programada de los contratos de Transantiago (cada dos años, para ajustar el PPT de acuerdo a las variaciones del IPK).

Por lo tanto, indicó que las tareas del Panel de Expertos se han visto incrementadas, requiriendo de intensas sesiones para estudiar adecuadamente las materias sujetas a su análisis.

El Honorable Senador señor Ossandón, en atención a los argumentos esgrimidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, y en su calidad de autor de la indicación en debate, la retiró.

Número 6
Artículo 20

El artículo 20 del numeral 6, aprobado en general por el Honorable Senado, agrega los siguientes incisos cuarto y quinto:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N°18.696, de un perímetro de exclusión o en el establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente, la inclusión de predios fiscales, municipales o privados, previa autorización de sus propietarios y los organismos competentes, para destinarlos a terminales u otros inmuebles que resulten necesarios para la prestación de servicios de transporte público remunerado.”.

A este numeral se presentaron dos indicaciones signadas con los N°s 6 y 7.

Indicación N° 6

6.- Del Honorable Senador señor Navarro, para eliminarlo.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló que, a su criterio, no le parece adecuada la propuesta que se sugiere en este punto.

En tal sentido, destacó que una de las claves para otorgar competitividad a los nuevos procesos licitatorios que se desarrollarán en el año 2017, es la posibilidad real de que el operador existente que cuenta con los terminales no sea el único que pueda postular.

De esa forma, agregó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se encuentra, por una parte, trabajando en terminales multi-operador en conjunto con los municipios, y por otra, analizando con el Ministerio de Bienes Nacionales terrenos públicos que puedan ser destinados a terminales, mejorando de esa forma la operatividad del sistema y la competitividad en las licitaciones que se desarrollen.

En votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón.

Inciso cuarto propuesto

Indicación N° 7

7.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para intercalar a continuación de la voz “complementarios” lo siguiente: “, así también queda facultado el Ministerio de Obras Públicas para ordenar las expropiaciones correspondientes en la Región Metropolitana, a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando sean necesarias para el mejor funcionamiento integral del sistema de transporte”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, explicó que la misma persigue que el Ministerio de Obras Públicas cuente con atribuciones suficientes para expropiar los terminales necesarios, sólo en la Región Metropolitana, a fin de evitar la concentración de tales infraestructuras en los concesionarios que ya operan en el sistema.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, señaló que, sin perjuicio de las nuevas atribuciones propuestas en la indicación de autoría del Honorable Senador señor Ossandón, y las razones en que ella descansa, un análisis jurídico realizado por la Cartera de Estado del cual es titular, estimó que el Ministerio de Obras Públicas ya cuenta con las facultades suficientes para realizar las labores antes descritas, no siendo necesaria la incorporación de nuevas funciones.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, señaló que la presente indicación propone facultar al ministerio de Obras Públicas para ordenar las expropiaciones correspondientes en la Región Metropolitana, a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando sean necesarias para el mejor funcionamiento integral del sistema de transporte.

De este modo, precisó, se incorpora una nueva función y competencia a tal ministerio, cuestión reservada de manera exclusiva a la iniciativa presidencial, según lo dispuesto en el numeral segundo del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25

de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisible la indicación N° 7.

Número 9
Artículo 3° transitorio
Letra a)
Ordinal i

El inciso primero del artículo 3° transitorio de la ley N° 20.378, señala que se autoriza la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta \$360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2° de la presente ley. Este límite máximo, agrega, se reducirá progresivamente a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. Prosigue señalando que el monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. A su turno, añade que el monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

El texto del ordinal i, de la letra a), aprobado en general por el Honorable Senado, es el que sigue:

“a) Modifícase su inciso primero del siguiente modo:

i. Reemplázase la oración “Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2°.”

A esta letra a) ordinal i, se presentaron dos indicaciones signadas con los N°s 8 y 9.

Indicación N° 8

8.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar después de la expresión “desde el año 2018 hasta el 2022.”, el siguiente texto: “El aporte especial que se autoriza, podrá ser acompañado por un plan estratégico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que incorporará los compromisos de mejoramiento del sistema de transporte para los años de vigencia del aporte, el cual podrá incluir, entre otros, los compromisos de renovación de flota, las obras de infraestructura específica para el transporte que se desarrollarán durante el período, el detalle de las obras orientadas a la extensión de la cobertura territorial de Metro, o las medidas a adoptar para la mejora de la calidad de servicio recibida por el pasajero.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma**, indicó que ella faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, junto con el aporte especial que el proyecto de ley en estudio contempla, pueda acompañar un plan estratégico de compromisos de mejoramiento del sistema de transporte para los años de vigencia del aporte, las obras de infraestructura específica para el transporte que se desarrollarán durante el período, el detalle de las obras orientadas a la extensión de la cobertura territorial de Metro, o las medidas a adoptar para la mejora de la calidad de servicio recibida por el pasajero.

En la misma línea que la indicación anterior, y sin perjuicio de compartir lo propuesto en ella por parte del Honorable Senador señor Ossandón, explicó que, en tanto esta última atribuiría una nueva competencia al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y por las razones ya mencionadas, se invade la iniciativa exclusiva presidencial establecida en el texto constitucional, vulnerando lo dispuesto en el numeral segundo del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisibile la indicación N° 8.

Indicación N° 9

9.- Del Honorable Senador señor Navarro, para intercalar a continuación de la expresión “artículo 2º” lo siguiente: “Será

requisito esencial para recibir este aporte en dinero no haber cometido falta en el último año por incumplimiento de los derechos fundamentales de los trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, realizó algunas precisiones respecto del tópico tratado por aquélla.

En primer lugar, explicó que en el caso del Transantiago el subsidio no se entrega directamente a los operadores, sino que todos los ingresos constituyen un fondo común desde donde se efectúan los pagos procedentes.

En segundo orden, afirmó que los contratos con los concesionarios ya incluyen diversas cláusulas concernientes a obligaciones de carácter laboral, de las cuales la Dirección del Trabajo debe realizar un control.

Por su parte, en tercer orden, señaló que en el caso de regiones, en el contrato tipo de perímetro de exclusión, que ya se encuentra tramitado en la Contraloría General de la República, de igual forma se incluyen aspectos de carácter laboral.

En tal sentido, estimó como innecesaria la indicación en análisis, sugiriendo que el cumplimiento de obligaciones laborales quede incluido en la configuración interna de los mencionados contratos.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, preguntó al Ministro si tales cláusulas se verifican de igual forma en los contratos celebrados respecto de operadores de regiones.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, respondió afirmativamente a la consulta efectuada por el Honorable Senador señor Tuma.

El Honorable Senador señor Matta, preguntó qué sanción es aplicable en caso de incumplimiento reiterado de las obligaciones laborales.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, señaló que lo procedente en ese caso es poner término al contrato, contemplándose dicha sanción civil en tales convenciones.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Tuma y Matta, y un voto a favor, del Honorable Senador señor Ossandón, rechazó la indicación N° 9.

**Letra c)
Inciso cuarto propuesto**

La letra c) aprobada en general por el Honorable Senado, agrega los siguientes incisos cuarto, quinto y sexto:

“Con cargo a los recursos del aporte especial adicional que se contemplan en este artículo, y previo a la distribución a que se refiere el inciso segundo, conforme se establezca en la respectiva Ley de Presupuestos del sector público, concédese durante los años 2015, 2016 y 2017 un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales a los propietarios de taxis colectivos que, al 31 de marzo de los precitados años se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros y que permanezcan inscritos en dicho registro a la fecha de solicitar el mismo.

En el evento de que, con posterioridad al 31 de marzo de cada uno de los años señalados en el inciso anterior, se haya procedido al reemplazo de un taxi colectivo en el referido registro, por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingrese al registro en reemplazo del que sale, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente en dicho registro al momento de la solicitud del reembolso.

Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito también por el Ministro de Hacienda, determinará la forma de hacer efectivo el reembolso, en el que se establecerán los términos, condiciones, modos de acreditar los requisitos, tales como la exhibición del permiso de circulación, certificados de revisión técnica y emisión de gases vigentes, plazos para acceder a éste, el cronograma, procedimiento y forma de pago, por parte del Servicio de Tesorerías y demás normas pertinentes para su correcto otorgamiento. Este reglamento deberá ser dictado dentro de los treinta días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial.”.

A esta letra c) se presentaron tres indicaciones signadas con los N°s 10, 11 y 12.

Indicación N° 10

10.- De la Honorable Senadora señora Goic, para intercalar a continuación de la palabra “colectivos”, la locución “, básicos, ejecutivos y de turismo,”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, expresó que, no obstante la legitimidad de tal propuesta, existen dos consideraciones que se deben tener en cuenta.

La primera, explicó, en relación a las ideas de la presente iniciativa, la cual aborda la problemática del transporte público mayor y no individual, como lo son tanto los taxis básicos, ejecutivos y de turismo, por lo que existen diferencias conceptuales en la estructura del proyecto para regular esta materia.

Y la segunda, indicó, en tanto una ampliación de los beneficiarios del reembolso requeriría previamente de un análisis del Ministerio de Hacienda.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, precisó que la indicación en estudio, al ampliar el número de beneficiarios del reembolso aludido, vulnera lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 del texto constitucional, toda vez que la misma repercute y se relaciona con la administración financiera o presupuestaria del Estado, materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisibile la indicación N° 10.

Indicación N° 11

11.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar la siguiente oración final: “Asimismo, un 25% de lo reembolsado a los propietarios de taxis colectivos durante los años antes mencionados, se destinará para beneficio directo de los conductores no propietarios de taxis colectivos.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo** manifestó que, sin perjuicio de la razonabilidad de la misma, se debe tener

presente que la Cartera de Estado de la cual es titular sólo se relaciona con los propietarios de taxis colectivos.

En consecuencia, afirmó la inexistencia de un vínculo con los conductores de tales vehículos, por lo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sólo ha podido realizar buenos oficios entre los propietarios y los conductores a fin de que estos últimos reciban alguna porción de tal reembolso.

En el mismo sentido, expresó que un porcentaje fijo para todas las regiones puede resultar inadecuado, según las diferentes condiciones de cada una de ellas, incorporando un elemento de rigidez que no permite abordar de buena forma el particular.

El Honorable Senador señor Ossandón, indicó que, además de las problemáticas puntualizadas por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, se debe añadir el alto grado de desformalización en la cual se realizan las labores de los conductores de taxis colectivos.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, en el mismo sentido de la observación formulada a la anterior indicación, hizo presente que esta última, al establecer el modo de distribución del reembolso otorgado, afecta el contenido del inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República, en tanto vincularse con la administración financiera o presupuestaria del Estado, tópicos reservados a la iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisibile la indicación N° 11.

Inciso quinto propuesto

Indicación N° 12

12.- De la Honorable Senadora señora Goic, para agregar después del vocablo “colectivo”, la expresión “, básico, ejecutivo o de turismo”.

En discusión esta indicación, el **Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma**, sostuvo que

ella es inadmisibile por las mismas razones vertidas con ocasión del examen de la indicación N° 10.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisibile la indicación N° 12.

- - - - -

Números, nuevos
Artículo cuarto transitorio
Inciso tercero
N° 1, letra a)

El inciso tercero del artículo cuarto transitorio, letra a) de la ley N° 20.378, es del siguiente tenor:

“Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo tendrán los destinos que a continuación se indican, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social:

1.- Grandes Proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán

convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. 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 sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.”

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 13.

Indicación N° 13

13.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para incorporar después del número nueve el siguiente numeral, nuevo:

“....- Reemplázase en el literal a) del numeral 1.- del inciso tercero del artículo cuarto transitorio la coma (,) que se encuentra entre las palabras “seguridad” y “calidad” por la conjunción “o”.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló que los objetivos del programa de renovación de taxis son: incorporar tecnologías menos contaminantes, seguridad, calidad y eficiencia.

En ese plano, explicó que la reunión de esos cuatro requisitos puede resultar en un “conjunto vacío”. Por consiguiente, la indicación pretende flexibilizar dichas exigencias en el siguiente sentido, hacer copulativos los objetivos ambientales y de seguridad, y alternativamente aquellos referentes a calidad y a eficiencia.

El Honorable Senador señor Ossandón, preguntó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones qué elemento es el concerniente a la calidad.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, señaló que tal criterio se refiere a la amplitud del vehículo, esto es, a las medidas con las que debe contar para la comodidad de los pasajeros que se transporten en él.

El Honorable Senador señor Ossandón, señaló que en el mismo artículo en donde se inserta la presente indicación, a saber, el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, se regula la posibilidad de que el Fondo de Apoyo Regional pueda ser destinado no sólo a materias relativas a transporte, sino también a tópicos referentes a conectividad y desarrollo regional.

En tal sentido, preguntó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones acerca de la posibilidad de que en la presente iniciativa se limite el destino de tales fondos, circunscribiendo en mayor medida su utilización a los costos operativos del transporte en regiones.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, explicó que la Contraloría General de la República ha oficiado a dos Gobiernos Regionales por el uso empleado por este concepto, existiendo un pronunciamiento oficial del ente contralor a este respecto.

A su turno, destacó que en la mayoría de las regiones efectivamente se están invirtiendo tales recursos en materias directamente relacionadas al transporte público, lo que ha ido a la par con el aumento de las capacidades administrativas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en ese ámbito.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, preguntó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones acerca de la posibilidad de regular, en la discusión de otra iniciativa, materias referentes a la conectividad en zonas rurales alejadas de los grandes centros urbanos, disponiendo, de igual forma, de un tipo de transporte adecuado para la complejidad en el acceso a tales áreas.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, manifestó su disponibilidad para realizar un trabajo en conjunto para abordar, en una iniciativa futura, tal problemática.

El Honorable Senador señor Ossandón, por su parte, solicitó dejar constancia que, a su criterio, la discusión de la presente iniciativa era la oportunidad idónea para regular la utilización del Fondo de Apoyo Regional, en tanto tratarse de un tema clave en el funcionamiento del transporte público en regiones.

El Honorable Senador señor Matta, indicó que el fenómeno descrito por el Honorable Senador señor Ossandón se ha presentado, de igual forma, en la Región del Maule.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, advirtió que, no obstante las dificultades observadas, se debe tener presente que materias tales como conectividad, si bien no se relacionan inmediatamente con cuestiones operacionales del sistema de transporte, abordan de igual forma tópicos que colaboran a la calidad de este último, por ejemplo, la infraestructura adecuada para ello.

En votación esta indicación, fue aprobada sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón.

- - - - -

Artículo octavo transitorio

El artículo octavo transitorio de la ley N° 20.378, señala que la disminución de tarifas que se produzca como consecuencia de la entrega del subsidio que establece esta ley, en caso alguno significará una disminución en el monto total de la remuneración percibida por la misma jornada de trabajo por los trabajadores que se desempeñan como conductores. Para estos efectos, agrega, se entenderá que existe disminución cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo a la existencia y entrega de los subsidios establecidos en esta ley. Con todo, finaliza, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.

A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 14.

Indicación N° 14

14.- Del Honorable Senador señor Navarro, para contemplar un numeral nuevo, del tenor que se indica:

“....- Intercálase en el artículo octavo transitorio, después de la locución “trabajadores que se desempeñan como conductores”, la siguiente: “, los cuales percibirán como porcentaje un 25% mensual del valor del subsidio entregado al empleador por máquina”.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma**, precisó que la misma plantea establecer que el 25% mensual del valor del subsidio entregado al empleador por máquina sea percibido por los conductores de las mismas.

En ese sentido, explicó que, por los mismos argumentos indicados en la indicación N° 11, la presente indicación afecta la iniciativa exclusiva del Ejecutivo, en tanto tratarse de materias relacionadas con la administración presupuestaria o financiera del Estado, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso tercero de la Constitución Política de la República.

Asimismo, señaló que la indicación en examen vulnera lo dispuesto en el numeral 4° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República, al establecer una fórmula obligatoria de cálculo de las remuneraciones, en base al porcentaje antes indicado, de los aludidos conductores.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisibles las indicaciones N° 13 y 14.

Artículo decimotercero transitorio, nuevo

Indicación N° 15

15.- Del Honorable Senador señor Navarro, para introducir un número nuevo, del siguiente tenor:

“....- Agrégase el siguiente artículo transitorio:

“Artículo decimotercero transitorio.- El bono del pasaje escolar deberá ser percibido los doce meses del año por los conductores de las regiones y sectores rurales del país entre los años 2015 y 2022.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma**, explicó que esta última propone fijar que el bono del pasaje escolar sea percibido los doce meses del año por los conductores de las regiones y sectores rurales del país entre los años 2015 y 2022.

De ese modo, al extender el beneficio mencionado, la presente indicación, afirmó, vulnera lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 del texto constitucional, toda vez que la misma repercute y se relaciona con la administración financiera o presupuestaria del Estado, materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

En virtud de lo señalado, y en atención a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, así como lo preceptuado por el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, el Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma declaró inadmisibles las indicaciones N° 15.

ARTÍCULO 2°

El artículo 2° aprobado en general por el Honorable Senado, introduce modificaciones en la ley N°18.772, que establece normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima, mediante dos numerales:

Número 1

Artículo 1°

El artículo 1° de la ley N° 18.772, autoriza al Estado para desarrollar actividades empresariales de servicio público de transporte de pasajeros, mediante ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos u otros medios eléctricos complementarios y servicios anexos.

El artículo 1° aprobado en general por el Honorable Senado, intercala entre la palabra “complementarios” y la expresión “y servicios anexos”, la oración “, mediante buses o taxibuses, de cualquier tecnología, que presten servicios de transporte público de pasajeros en superficie,”.

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 16.

Indicación N° 16

16.- Del Honorable Senador señor Ossandón,
para suprimirlo.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón,** indicó que, en su consideración, la discusión sobre la ampliación del giro de Metro debiese llevarse a cabo en una

iniciativa distinta a la que se encuentra en debate, sin perjuicio de estimar riesgoso el agregar funciones del carácter que se propone a la mencionada sociedad estatal.

En este punto, expresó su preferencia por un debate separado, en el cual se debata la creación de una empresa estatal para dicho efecto.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, señaló que el proyecto de ley en discusión presenta varias dimensiones, siendo la ampliación del giro de Metro un pilar fundamental de la iniciativa. Lo anterior, a fin de visualizar a dicha entidad como un operador de última instancia en caso de presentarse dificultades para mantener la continuidad del servicio.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Tuma y Matta, y un voto a favor, del Honorable Senador señor Ossandón, rechazó la indicación N° 16.

Número 2 **Artículo 2°**

El artículo 2° de la ley N° 18.772, señala que para el desarrollo de las actividades mencionadas en el artículo 1°, el Fisco de Chile y la Corporación de Fomento de la Producción, en conformidad a su ley orgánica, constituirán una sociedad anónima que se denominará "Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.", pudiendo usar para todos los efectos legales y comerciales el nombre de fantasía "METRO S.A.", la que se registrará por las normas de las sociedades anónimas abiertas y quedará sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros. Esta sociedad será la continuadora legal en todos los derechos y obligaciones que correspondan a la Dirección General de Metro, con la salvedad establecida en el artículo 6° de la misma ley.

La sociedad anónima tendrá por objeto la realización de todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos u otros medios eléctricos complementarios y las anexas a dicho giro, pudiendo con tal fin constituir o participar en sociedades y ejecutar cualquier acto u operación relacionados con el objeto social. No obstante y sólo respecto de "METRO S.A.", no podrá darse o cederse a ningún título el giro principal de transporte que se realice en las actuales vías o en las que se construyan exclusivamente por dicha sociedad.

El artículo 2°, del numeral 2 aprobado en general por el Honorable Senado, agrega el siguiente inciso tercero:

“En el caso del transporte de superficie mediante buses u otros vehículos de cualquier tecnología, la sociedad podrá prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de uso de vías de conformidad a la ley N°18.696 u otra modalidad.”.

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 17.

Inciso tercero propuesto

Indicación N° 17

17.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para intercalar a continuación de la expresión “u otra modalidad”, el siguiente texto: “, directamente o a través de una empresa filial o coligada, en los términos indicados en el inciso precedente”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, expresó que esta última, propone que el Metro pueda realizar la operación de buses en superficie mediante una empresa filial o coligada, con la finalidad de que pueda efectuar tales funciones sin afectar, en lo administrativo y financiero, la operación subterránea de la sociedad estatal.

El Honorable Senador señor Ossandón, preguntó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones si el alcance del concepto de operador de última instancia involucra que Metro mantenga en un terminal buses detenidos esperando que exista necesidad de utilizarlos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, señaló que se debe tener presente que los buses entran en la categoría de bienes afectos a la concesión, por lo que la situación descrita no ocurriría.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por dos a favor, de los Honorables Senadores señores Tuma y Matta, y un voto en contra, del Honorable Senador señor Ossandón, aprobó la indicación N° 17.

ARTÍCULO 4°

El artículo 4° aprobado en general por el Honorable Senado, introduce modificaciones en la ley N°18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N°18.502, que autoriza la importación de los

vehículos que señala y establece normas determinadas sobre transportes de pasajeros.

Número 1
Artículo 3º

- - - - -

Inciso noveno, nuevo

Indicación N° 18

18.- Del Honorable Senador señor García, para consultar a continuación de la letra b) la siguiente letra nueva:

“...) Intercálase el siguiente inciso noveno, nuevo, pasando el actual a ser décimo y los demás a adoptar el orden correlativo correspondiente:

“Los concesionarios de los perímetros de exclusión que, al término de éstos, no hayan sido sancionados con la suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en virtud de lo dispuesto en el inciso segundo de este artículo, tendrán derecho a continuar con la prestación del servicio por el mismo tiempo fijado originalmente en los respectivos contratos, incluidas sus prórrogas.”.”.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, destacó que lo que la ley actualmente dispone es que, ante la existencia de un perímetro de exclusión, estos últimos tendrán una vigencia máxima de cinco años y una posibilidad de prórroga por otros dos.

En ese plano, adelantó que en la indicación N° 25, el Ejecutivo propone la ampliación de cinco a siete años la duración máxima de los contratos de los perímetros de exclusión, como asimismo, de dos a tres años la prórroga respecto de los mismos. En tal sentido, tales modificaciones otorgan una vigencia total de diez años a los contratos, plazo que, a su criterio, es razonable para que, posteriormente, se proceda a revisarlos.

En efecto, expresó que agregar una segunda prórroga adicional, por otros diez años, no le parece conveniente, en tanto no existirían licitaciones por un total de veinte años, período que calificó de excesivo.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, manifestó que una vez concluidos los contratos de los perímetros de exclusión, debiesen contemplarse criterios que permitan a los operadores hacer presente su experiencia y buen desempeño en la prestación de los servicios en las licitaciones que se realicen al efecto.

El Honorable Senador señor Ossandón, hizo presente que, si bien comparte la lógica expresada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, estima que los concesionarios deben ser reconocidos por los factores enunciados por el Honorable Senador señor Tuma.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, rechazó la indicación número 18.

- - - - -

El inciso undécimo del artículo 3° de la ley N° 18.696, dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá efectuar la designación de un administrados provisional desde que se encuentre notificada la resolución que pone término a la concesión. La interposición de recursos administrativos y jurisdiccionales en contra de la resolución que declara la caducidad de la concesión no suspenderá la designación del administrador provisional. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá designar un nuevo concesionario dentro del plazo máximo de dieciocho meses contado desde la fecha en que la resolución que pone término anticipado ha quedado ejecutoriada, para lo cual podrá disponer una nueva licitación pública. Por razones de interés público y de buen servicio, cuando se verifique alguno de los supuestos establecidos en el inciso segundo de este artículo, también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión, mediante decreto firmado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el de Hacienda. Quien celebre contratos directos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se entenderá concesionario para los efectos de esta ley. El administrador provisional cesará en sus funciones cuando sea removido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sea excluido del Registro de Administradores Provisionales o por el solo ministerio de la ley cuando entre en funciones el nuevo concesionario. El Reglamento establecerá los términos y condiciones para la designación, rendición de cuentas y cesación del administrador provisional. La remuneración del administrador provisional será pagada por el concesionario a cuyo respecto operó el término anticipado del contrato con cargo a sus ingresos y fijada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y no podrá exceder en un 50% a la remuneración promedio que percibe un gerente general de esta industria.

El inciso décimo cuarto del artículo 3° de la ley N° 18.696, señala que excepcionalmente, el Ministerio podrá nombrar un administrador provisional, previa autorización judicial, una vez iniciado el procedimiento de caducidad de una concesión y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos. Será competente para conocer de esta solicitud el juez de letras de turno en lo civil de la comuna en que preste servicios el concesionario. Si éstos comprenden más de una comuna, corresponderá al juez de turno en lo civil de la comuna de asiento de Corte de Apelaciones. En caso de que las comunas se encuentren bajo la jurisdicción de distintas Cortes de Apelaciones, el conocimiento corresponderá al del tribunal de turno en lo civil de la Corte más antigua. El juez deberá conocer de esta solicitud sin forma de juicio, oyendo previamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que deberá acompañar una certificación de los hechos por parte de un ministro de fe. Esta solicitud deberá ser resuelta en el plazo de cuarenta y ocho horas. En contra de la resolución del tribunal que resuelva la solicitud procederá el recurso de apelación, el que será concedido en el solo efecto devolutivo de acuerdo a las reglas de los incidentes. Tan pronto asuma su cargo, el administrador provisional deberá levantar un inventario de los activos que están afectos a la concesión, así como del estado de cumplimiento del pago de las remuneraciones y obligaciones de seguridad social.

A estos incisos se presentó una indicación signada con el N° 19.

Indicación N° 19

19.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para intercalar a continuación de la letra c) las siguientes, nuevas:

“...) Modifícase el inciso undécimo, en el siguiente sentido:

i) Intercálase entre la frase “la resolución que pone término a la concesión” y el primer punto seguido (.), las siguientes oraciones: “o aquella que disponga el término anticipado de la concesión, salvo en el caso señalado en la letra d) del artículo 3° decies, en el cual podrá ser designado una vez que el Ministerio sea notificado de la resolución de liquidación o reorganización de una empresa concesionaria”.

ii) Elimínase la oración “en contra de la resolución que declara la caducidad de la concesión”.

iii) Intercálase entre el segundo punto seguido (.) y la frase “El Ministerio de Transportes”, la siguiente oración: “La decisión que

recaiga sobre los referidos recursos no afectará la validez de los actos ejecutados por el administrador provisional.”.

...) Sustitúyese en el inciso décimo cuarto la frase “y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos” por la siguiente: “o cuando el desempeño del concesionario represente un riesgo para la continuidad del servicio público de pasajeros o constituya un incumplimiento grave y reiterado de sus obligaciones”.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló que la finalidad de la misma apunta a garantizar la continuidad de los servicios en caso de quiebra o problemas operativos en una empresa concesionaria, permitiendo que el administrador provisional pueda comenzar a realizar sus funciones desde el momento en que se notifique el inicio del proceso concursal, esto es, al comienzo del procedimiento, y no cuando se ejecute la resolución final, evitando de esa forma que haya un intervalo de tiempo en donde no exista una empresa operando.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, aprobó la indicación número 19, pasando estas letras nuevas a ser c) y d), respectivamente, y la letra d) a ser f).

Número 2 **Artículo 3º sexies**

El artículo sexies aprobado en general por el Honorable Senado, señala que los principios que inspiran la celebración y ejecución de los contratos de concesión, en los casos indicados en el inciso segundo del artículo 3º, o de las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, tendrán por finalidad satisfacer el interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad y garantizarán la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad, tales como los servicios tecnológicos, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios y de provisión de buses para que sean prestados por un tercero, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá licitar, en cualquier momento, la prestación de los servicios complementarios. Por su parte, los prestadores de

servicios de transporte público remunerado de pasajeros podrán contratar los servicios complementarios a que se refiere este artículo, de conformidad a los requisitos y condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A este numeral 2 se presentaron dos indicaciones signadas con los N^{os} 20 y 21.

Indicación N° 20

20.- Del Honorable Senador señor Navarro,
para suprimirlo.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló que, a su juicio, en primer lugar, es razonable contar con la explicitación de los principios que guiarán el ejercicio de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, a fin de que sea un eje articulador e interpretativo de las demás disposiciones vinculadas.

Por otra parte, en segundo orden, estimó como relevante el permitir contratar los servicios complementarios en este ámbito, incluyendo la posibilidad de contratar la provisión de buses y servicios tecnológicos.

En esa línea, destacó que tales servicios son relevantes para los operadores de regiones, habilitándolos a contratar los instrumentos tecnológicos que permitan verificar adecuadamente el cumplimiento de los estándares a los cuales se sujeta su servicio.

Por las razones antedichas, indicó que no comparte la indicación en examen.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón rechazó la indicación número 20.

Inciso segundo

Indicación N° 21

21.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para intercalar después de la frase “de provisión de buses para” la siguiente: “el sistema de transportes,”.

En discusión esta indicación, el **Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma**, indicó que, a

su criterio, esta última se explica por sí misma, en tanto sólo pretender una mejor redacción que indique con claridad que el destino de la provisión de buses, sea, precisamente, al sistema de transportes.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, aprobó la indicación número 21.

Número 4
Artículo 3º nonies
Letra a)

La letra a) del artículo 3º nonies aprobado en general por el Honorable Senado, señala que los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de esta ley, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, en adelante “bienes afectos”, estarán constituidos por aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios que operen en las zonas a que se refiere el literal i) del artículo 2º de la ley N°20.378 o en las demás en que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, en caso que así se establezca en las bases de la licitación o en los respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos. Cada vez que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios por parte de un operador, dichos bienes serán inmediatamente transferidos al nuevo prestador de servicio, en caso que así se establezca en las condiciones establecidas en las bases de licitación y en los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, y en conformidad a lo establecido en el reglamento respectivo. En dicho reglamento se establecerán las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación efectiva se realicen sin interrupción de los servicios en los períodos de transición, para mantener la continuidad de estos.”.

A este numeral 4 se presentó una indicación signada con el N° 22

Indicación N° 22

22.- Del Honorable Senador señor Navarro,
para eliminarla.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló

que la disposición en debate extiende los requisitos de los bienes afectos a las concesiones a los perímetros de exclusión y a las condiciones de operación, otorgando mayores garantías a los operadores de estas dos modalidades, por lo que no le parece razonable suprimir el precepto.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, rechazó la indicación número 22.

Número 6
Artículo 3º duodecies

El artículo 3º duodecies de la ley N° 18.696, es del siguiente tenor:

“Artículo 3º duodecies.- Quiebra del concesionario. Presentada una solicitud de quiebra de un concesionario, el secretario del tribunal deberá notificarla al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a la Dirección del Trabajo, dentro de las veinticuatro horas siguientes, por carta certificada u otro medio impreso o electrónico fidedigno, de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio. Inmediatamente después de pronunciada la sentencia que declare la quiebra de un concesionario el secretario del tribunal la notificará al Ministerio antes referido, en el mismo plazo y forma.

Pronunciada la declaración de quiebra el fallido quedará inhabilitado, de pleno derecho, de la administración de la concesión y de los bienes afectos a ella. A su vez, estos bienes quedarán excluidos de la quiebra y de la administración del síndico.

Notificado de la sentencia que declare la quiebra de una empresa concesionaria, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer la administración provisional del servicio. Tan pronto asuma su cargo, el administrador provisional deberá levantar un inventario de los activos de la empresa declarada en quiebra y que están afectos a la concesión, así como del estado de cumplimiento del pago de las remuneraciones y obligaciones de seguridad social.

Todo conflicto que pudiere suscitarse entre el síndico y el administrador provisional será resuelto por el juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia, oyendo previamente al Ministerio.”

A este numeral 6 se presentó una indicación signada con el N° 23.

Indicación N° 23

23.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para reemplazarlo por el siguiente:

“6.- Modifícase el artículo 3° duodecies, en lo siguiente:

a) Introdúcense las siguientes modificaciones en su inciso primero:

i) Reemplázase el epígrafe “Quiebra del concesionario.” por el siguiente: “Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720.”.

ii) Reemplázase la oración “solicitud de quiebra de un concesionario” por la siguiente: “solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720”.

iii) Reemplázase la oración “de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio” por la siguiente: “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 20.720”.

iv) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra de un concesionario”, por la siguiente: “resolución de liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Pronunciada la resolución de liquidación a que se refiere la ley N°20.720, el deudor quedará inhabilitado, de pleno derecho, de la administración de la concesión, de los bienes afectos a ella así como de aquellos necesarios para la continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros conforme al inciso siguiente. A su vez, estos bienes quedarán excluidos del procedimiento concursal de liquidación y de la administración del liquidador, en su caso.”.

c) Modifícase su inciso tercero del siguiente modo:

i) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra” por la siguiente: “resolución de liquidación o reorganización”.

ii) Reemplázase la frase “declarada en quiebra” por la siguiente: “sujeta a liquidación o reorganización”.

d) Intercálase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto:

“Será plenamente aplicable lo dispuesto en el numeral 17° del artículo 445 del Código de Procedimiento Civil, en cuanto corresponda. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.”.

e) Modifícase su inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, del siguiente modo:

i) Reemplázase la expresión “síndico” por “liquidador”.

ii) Reemplázase la frase “juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia” por la siguiente: “tribunal que conozca del procedimiento concursal de liquidación”.

f) Agrégase el siguiente inciso sexto, nuevo:

“Los deudores, veedores y liquidadores que intervengan en aquellos procedimientos concursales en que el deudor es un concesionario de uso de vías tendrán el deber de velar por la continuidad de los servicios y de oír al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la toma de cualquier decisión relevante para la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, precisó que la misma tiene por finalidad la adecuación de la normativa de transporte a la nueva legislación de quiebras, a saber, la ley N° 20.720.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Matta y Ossandón, aprobó la indicación número 23.

- - - - -

Número, nuevo
Artículo 3° terdecies

El artículo 3° terdecies de la ley N° 18.696, es del siguiente tenor:

“Artículo 3° terdecies.- De la continuidad del servicio. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptará las

medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, así como los de los trabajadores del respectivo concesionario, pudiendo requerir, por medio del Ministerio del Interior, el auxilio de la fuerza pública para obtener el íntegro cumplimiento de sus órdenes, instrucciones y resoluciones. Todo esto no afectará el derecho a huelga ejercido en las condiciones previstas en la ley.

Lo anterior es sin perjuicio de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determine la aplicación del régimen general previsto en el inciso primero del artículo 3°.”

A este numeral se presentó una indicación signada con el N° 24.

Indicación N° 24

24.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para incorporar después del número seis el siguiente, nuevo:

“7.- Agrégase al artículo 3° terdecies el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, independiente del régimen de regulación existente, podrá solicitar a Metro S.A., o a sus empresas filiales o coligadas, la prestación de servicios de transporte público de pasajeros para apoyar los sistemas de transporte vigentes, si ello se requiriera para mantener la continuidad de los servicios, velar por la eficiente y correcta prestación de éstos u otras razones de interés público que permitan resguardar la prestación de los servicios de transporte público en beneficio de los usuarios de dichos servicios.”.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, explicó que Metro es una sociedad anónima estatal independiente, con un directorio autónomo, por lo que en esta propuesta sólo se otorga la facultad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de solicitar el apoyo en los sistemas de transportes vigentes para mantener la continuidad de los servicios.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señores Tuma, Letelier y Matta, y un voto en contra, del Honorable Senador señor Ossandón, aprobó la indicación N° 24.

ARTÍCULO 5°

El artículo 5° modifica el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, Incrementando los Recursos del Subsidio y Creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR).

El artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, señala que 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 de 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 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 de este 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.

El artículo 5° aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“Artículo 5°.- Modifícase el inciso primero del artículo cuarto transitorio de la ley N°20.696, que modifica la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

- 1) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.
- 2) Intercálase entre la frase “respectiva zona,” y las palabras “a procesos previos”, la expresión “rural o urbana,”.”.

A este artículo 5°, se presentaron seis indicaciones signadas con los N°s 25, 26, 27, 28, 29 y 30.

Indicación N° 25

25.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 5°.- Modifícase el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, Incrementando los Recursos del Subsidio y Creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

a) Modifícase el inciso primero del siguiente modo:

i) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.

ii) Intercálase entre las frases “respectiva zona,” y “a procesos previos”, la siguiente expresión: “rural o urbana”.

b) Reemplázase en su inciso segundo los numerales ordinales “cinco” y “dos” por “siete” y “tres”, respectivamente.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló que es en la presente propuesta en donde se recoge lo explicado en el debate de la indicación N° 18.

En efecto, reiteró, que se propone ampliar de cinco a siete años la duración máxima de los perímetros de exclusión, y de dos a tres años el límite de sus prórrogas.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, en vista de que el contenido de la letra a) de la indicación es idéntico al texto aprobado en general, sugirió sólo aprobar la letra b) de la misma, en tanto contener lo señalado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

En virtud de lo expresado, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Letelier, Matta y Ossandón, aprobó la indicación número 25, con modificaciones, eliminando la letra a) de la misma, conservando, por consiguiente, sólo el texto de su letra b).

Indicación N° 26

26.- Del Honorable Senador señor Navarro, para sustituirlo por el que sigue:

“Artículo 5°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

1.- En el inciso primero del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696:

- a) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.
- b) Intercálase entre la frase “respectiva zona,” y las palabras “a procesos previos”, la expresión “rural o urbana,”.

2.- En el inciso segundo del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696:

- a) Reemplázase el vocablo “cinco” por “siete”.
- b) Reemplázase el vocablo “dos” por “tres”.
- c) Agregase luego del punto final que pasa a ser un punto y coma la siguiente expresión: “; y que los futuros nuevos contratos puedan ser renovados sucesivamente con similares condiciones de operación aquellas que sean necesarias para el buen y mejor servicio del usuario.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, señaló no ser proclive a una renovación de los contratos, sino más bien a la incorporación de criterios objetivos en las licitaciones, en las cuales se consideren aspectos de experiencia y de correcto cumplimiento en la prestación de los servicios.

El Honorable Senador señor Letelier, expresó que la indicación en examen permite una flexibilidad en la gestión, no siendo su redacción contraria a la idea señalada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en tanto sólo permite la posibilidad de renovación de los contratos.

El Honorable Senador señor Ossandón, sin perjuicio de lo señalado por el Honorable Senador señor Letelier, se manifestó contrario a una segunda prórroga por la eventual arbitrariedad que ello pudiese generar, ya sea por parte de las autoridades o por las empresas concesionarias.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, indicó que, en las licitaciones de perímetros de exclusión, si se considera un período inicial de siete años más una prórroga adicional de tres años, es razonable que posterior a ello se realice un nuevo procedimiento licitatorio.

El Honorable Senador señor Letelier, en atención a los argumentos antes señalados, y en virtud de la aprobación de la extensión de la prórroga de los contratos de perímetros de exclusión de dos a tres años, señaló que el punto puede superarse si se establecen criterios objetivos en las licitaciones posteriores al referido decenio.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, sin perjuicio de destacar su concordancia con la posición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, hizo presente que sólo la letra c) del numeral 2 de la misma, propone algo nuevo, en tanto el numeral 1 ya se encuentra contemplado en el proyecto aprobado en general, y las letras a) y b) del numeral 2 son de idéntico tenor al texto de la indicación 25 que fue aprobada.

Por tales razones, sugirió dar por aprobado el numeral 1 y las letras a) y b) del numeral 2 y rechazar, a su turno, la letra c) de este último numeral.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Letelier, Matta y Ossandón, aprobó el numeral 1 y las letras a) y b) del numeral 2 de la indicación número 26, rechazando por el mismo quórum el texto contenido en la letra c) del numeral 2.

- - - - -

Indicaciones N°s 27 y 28

27.- Del Honorable Senador señor García, y 28.- del Honorable Senador señor Ossandón, para reemplazar en el inciso segundo del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, la palabra “cinco” por “siete” y el vocablo “dos” por “tres”.

En discusión estas indicaciones, el **Honorable Senador señor Letelier**, en virtud de encontrarse la redacción de las mismas subsumida en el texto aprobado en la indicación N° 25, sugirió darlas por aprobadas.

Conforme a lo anterior, la Comisión aprobó las indicaciones número 27 y número 28 por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Letelier, Matta y Ossandón.

- - - - -

Indicación N° 29

29.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar en el inciso segundo del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696 la siguiente oración: “Vencido el plazo de duración o el de la prórroga según corresponda, y cuando proceda el llamado a concurso, el Ministerio podrá considerar en los requisitos de participación, los indicadores de cumplimiento de estándares de servicio de los prestadores ya incorporados en virtud de este artículo.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, indicó que el objetivo que persigue es premiar, al momento de realizar una nueva licitación, a aquellos concesionarios que hayan efectuado una labor en la prestación de sus servicios de transporte, lo que se encuentra en sintonía con la experiencia en el ejercicio de tales actividades.

En esa línea, precisó que no se plantea una renovación automática, sino que sólo se considere el comportamiento presentado durante la prestación de los servicios efectuados como un criterio relevante en los respectivos procesos licitatorios.

Por último, y a fin de evitar problemas relacionados a la admisibilidad de la indicación, sugirió eliminar la referencia al Ministerio en el texto de la indicación.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, en el sentido de lo expresado por el Honorable Senador señor Ossandón, propuso, además, reemplazar la frase “podrá considerar en los requisitos de participación”, por la locución “se deberá considerar en los requisitos de participación”.

El Honorable Senador señor Letelier, se pronunció favorable a tales propuestas de modificación sólo en el entendido de que, a juicio del Ejecutivo, la redacción de la indicación permita incluir, entre otros, el criterio de experiencia de la empresa en los futuros procesos licitatorios.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, señaló que, a su juicio, el parámetro referido a los indicadores de cumplimiento de estándares de servicio de los prestadores, contenido en el texto de la indicación, permite asegurar la inclusión de los criterios expresados por el Honorable Senador señor Letelier.

En virtud de lo expresado, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores

señores Tuma, Letelier, Matta y Ossandón, aprobó la indicación número 29, con modificaciones, eliminando, en primer lugar, la expresión “el Ministerio” del texto de la misma, y en segundo orden, reemplazando, la frase “podrá considerar en los requisitos de participación”, por la locución “se deberá considerar en los requisitos de participación”.

- - - - -

Indicación N° 30

30.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar en el inciso segundo del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696 la siguiente oración: “En cualquier caso, el Ministerio podrá renovar, en iguales o distintas condiciones, y por el mismo plazo señalado en el presente inciso, los contratos otorgados a los prestadores que cuenten con evaluaciones de cumplimiento de estándares de servicio que así lo ameriten.”.

En atención de las razones señaladas en el debate de la indicación anterior, el Honorable Senador señor Ossandón, en su calidad de autor de la presente indicación, la retiró.

- - - - -

Artículos, nuevos

Indicación N° 31

31.- De Su Excelencia la Presidenta de la República, para consultar un artículo nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo- Declárase el 31 de octubre de cada año como el “Día Nacional del Trabajador del Transporte Público Remunerado de Pasajeros”.”.

En discusión esta indicación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo**, explicó que la razón de la proposición de la aludida fecha como Día Nacional del Trabajador del Transporte Público Remunerado de Pasajeros, responde a que en la misma data el año 1964 fue aprobada la Ordenanza de Tránsito, antecesora de la actual Ley de Tránsito, en la cual se reguló por primera vez las licencias de conducir referidas al transporte público.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, indicó estar de acuerdo con la indicación en debate, en el entendido de que ello no afecte la celebración, en la misma fecha, del día de la comunidad evangélica.

El Honorable Senador señor Letelier, en la misma línea del Honorable Senador señor Tuma, concordó con la propuesta del Ejecutivo, salvo si existe oposición por parte de las iglesias evangélicas, sugiriendo consultar a estas últimas, a fin de incluirlas en el debate de este último.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, sin perjuicio de concordar con las observaciones de los Honorables Senadores señores Tuma y Letelier, señaló que no sería posible consultar adecuadamente a la comunidad evangélica acerca de este punto, en consideración a la necesidad de continuar con la tramitación de la presente iniciativa, razón por lo cual, se comprometió a enviar una futura iniciativa que se haga cargo de esta materia de buena forma.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Letelier, Matta y Ossandón, rechazó la indicación número 31.

Indicación Nº 32

32.- Del Honorable Senador señor Navarro, para consultar un artículo nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo- Fíjase el día 27 de junio como el Día Nacional del Trabajador del Transporte Público.”.

El Presidente accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, en consideración a los argumentos vertidos en el debate de la anterior indicación, y a desconocer la razón específica que condujo al Honorable Senador señor Navarro a proponer el día 27 de Junio como Día Nacional del Trabajador del Transporte Público Remunerado de Pasajeros, sugirió rechazar la presente indicación.

Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Tuma, Letelier, Matta y Ossandón, rechazó la indicación número 32.

Posterior a la discusión de las indicaciones mencionadas, el Honorable Senador señor Letelier, solicitó dejar constancia de dos observaciones.

En primer lugar, indicó, si bien concuerda con la nueva incorporación de una empresa de ferrocarriles a Transantiago, ello no puede conllevar una discriminación territorial. En efecto, en tal integración, destacó, sólo se abarcó, en términos tarifarios, el tramo desde Nos a Estación Central, excluyéndose, por consiguiente, el resto del recorrido hasta la comuna de Rancagua, situación que sugiere remediar, evitando que se genere un mal precedente al respecto.

En segundo orden, si bien puntualizó que no fue objeto del proyecto de ley en estudio los destinos en los cuales se utiliza el Fondo de Apoyo Regional, sugirió posteriormente estudiar el punto, a fin de generar una respuesta eficaz al respecto, toda vez que, grandes cantidades de tales recursos no han sido empleados para fines directamente relacionados con el transporte público o con los costos operativos del mismo.

A este respecto, si bien valoró el pronunciamiento de la Contraloría General de la República en este contexto, indicó que ello es insuficiente, siendo necesaria una regulación adecuada sobre el punto.

- - - - -

MODIFICACIONES

En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, que consta en nuestro Primer Informe:

ARTÍCULO 1º

Número 3

Letra a)

---Eliminarla.

(Indicación N° 4, aprobada 3x0.)

Letra b)

---Pasó a ser letra a), sin enmiendas.

(Aprobada 3x0, de acuerdo con el artículo 121 del Reglamento.)

- - - - -

---Consultar, como número 10, nuevo, el siguiente:

“10.- Reemplázase en el literal a) del número 1.- del inciso tercero del artículo cuarto transitorio la coma (,) que se encuentra entre las palabras “seguridad” y “calidad” por la conjunción “o”.”.

(Indicación N° 13, aprobada 3x0.)

- - - - -

ARTÍCULO 2º

Número 2

---Intercalar, en el inciso tercero, a continuación de la expresión “u otra modalidad”, el siguiente texto: “, directamente o a través de una empresa filial o coligada, en los términos indicados en el inciso precedente.”.

(Indicación N° 17, aprobada 2x1.)

ARTÍCULO 4º

Número 1

- - - - -

---Intercalar a continuación de la letra c), las siguientes letras d) y e), nuevas, pasando su letra d) a ser f), sin enmiendas:

“d) Modifícase el inciso undécimo, en el siguiente sentido:

i) Intercálase entre la frase “la resolución que pone término a la concesión” y el primer punto seguido (.), las siguientes oraciones: “o aquella que disponga el término anticipado de la concesión, salvo en el caso señalado en la letra d) del artículo 3º decies, en el cual podrá ser designado una vez que el Ministerio sea notificado de la resolución de liquidación o reorganización de una empresa concesionaria”.

ii) Elimínase la oración “en contra de la resolución que declara la caducidad de la concesión”.

iii) Intercálase entre el segundo punto seguido (.) y la frase “El Ministerio de Transportes”, la siguiente oración: “La decisión que recaiga sobre los referidos recursos no afectará la validez de los actos ejecutados por el administrador provisional.”.

e) Sustitúyese en el inciso décimo cuarto la frase “y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos” por la siguiente: “o cuando el desempeño del concesionario represente un riesgo para la continuidad del servicio público de pasajeros o constituya un incumplimiento grave y reiterado de sus obligaciones”.

(Indicación N° 19, aprobada 3x0)

- - - - -

Número 2

Artículo 3° sexies

Inciso segundo

--- Intercalar después de la frase “de provisión de buses para” la siguiente: el sistema de transportes,”.

(Indicación N° 21, aprobada 3x0).

Número 6

Artículo 3° duodecies

--- Reemplazarlo, por el siguiente:

“6.- Modifícase el artículo 3° duodecies, en lo siguiente:

a) Introdúcense las siguientes modificaciones en su inciso primero:

i) Reemplázase el epígrafe “Quiebra del concesionario.” por el siguiente: “Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720.”.

ii) Reemplázase la oración “solicitud de quiebra de un concesionario” por la siguiente: “solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720”.

iii) Reemplázase la oración “de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio” por la siguiente: “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 20.720”.

iv) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra de un concesionario”, por la siguiente: “resolución de liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Pronunciada la resolución de liquidación a que se refiere la ley N°20.720, el deudor quedará inhibido, de pleno derecho, de la administración de la concesión, de los bienes afectos a ella así como de aquellos necesarios para la continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros conforme al inciso siguiente. A su vez, estos bienes quedarán excluidos del procedimiento concursal de liquidación y de la administración del liquidador, en su caso.”.

c) Modifícase su inciso tercero del siguiente modo:

i) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra” por la siguiente: “resolución de liquidación o reorganización”.

ii) Reemplázase la frase “declarada en quiebra” por la siguiente: “sujeta a liquidación o reorganización”.

d) Intercálase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto:

“Será plenamente aplicable lo dispuesto en el numeral 17° del artículo 445 del Código de Procedimiento Civil, en cuanto corresponda. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.”.

e) Modifícase su inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, del siguiente modo:

i) Reemplázase la expresión “síndico” por “liquidador”.

ii) Reemplázase la frase “juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia” por la siguiente: “tribunal que conozca del procedimiento concursal de liquidación”.

f) Agrégase el siguiente inciso sexto, nuevo:

“Los deudores, veedores y liquidadores que intervengan en aquellos procedimientos concursales en que el deudor es un concesionario de uso de vías tendrán el deber de velar por la continuidad de los servicios y de oír al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la toma de cualquier decisión relevante para la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros.”.

(Indicación N° 23, aprobada 3x0).

- - - - -

Número 7, nuevo

Artículo 3° terdecies

---Incorporar, después del número 6, el siguiente número 7, nuevo:

“7.- Agrégase al artículo 3° terdecies el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, independiente del régimen de regulación existente, podrá solicitar a Metro S.A., o a sus empresas filiales o coligadas, la prestación de servicios de transporte público de pasajeros para apoyar los sistemas de transporte vigentes, si ello se requiriera para mantener la continuidad de los servicios, velar por la eficiente y correcta prestación de éstos u otras razones de interés público que permitan resguardar la prestación de los servicios de transporte público en beneficio de los usuarios de dichos servicios.”.

(Indicación N° 24, aprobada 3x1).

- - - - -

ARTÍCULO 5°

--- Reemplazarlo, por el siguiente:

“**Artículo 5°.-** Modifícase el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, Incrementando los Recursos del Subsidio y Creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

a) Modifícase el inciso primero del siguiente modo:

i) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.

ii) Intercálase entre las frases “respectiva zona,” y “a procesos previos”, la siguiente expresión: “rural o urbana”.

b) Reemplázase en su inciso segundo los numerales ordinales “cinco” y “dos” por “siete” y “tres”, respectivamente.

c) Agrégase, en su inciso segundo, la siguiente oración final:

“Vencido el plazo de duración o el de la prórroga según corresponda, y cuando proceda el llamado a concurso, se deberá considerar en los requisitos de participación, los indicadores de cumplimiento de estándares de servicio de los prestadores ya incorporados en virtud de este artículo.”.

(Indicaciones N^{os} 25 y 29, aprobadas con modificaciones 4x0).

- - - - -

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros:

1.- En el artículo 2°:

a) Reemplázase en el inciso primero la oración “Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado e índice de pasajeros por kilómetro.”.

b) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i. Intercálase entre la palabra “trolebuses” y la expresión “y taxibuses”, la frase “, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros”.

ii. Intercálase entre la palabra “aéreos” y la coma que le sigue, la frase “u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables”.

2.- En el artículo 5°:

a) Sustitúyese en el inciso primero la frase “y la seguridad y educación vial” por la siguiente: “, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito”.

b) Intercálase en el inciso tercero, entre la expresión “o entidades privadas” y la coma que le sigue, la frase “o públicas, con o sin fines de lucro”.

3.- En el artículo 7°:

a) Agrégase el siguiente inciso tercero:

“En todo caso, los procedimientos concursables, licitatorios o de contratación de concesión de vías, establecimiento de condiciones de operación, perímetros de exclusión u otra modalidad equivalente, y de entrega de los subsidios que deriven de la aplicación de esta ley, no constituirán actos onerosos de adquisición de bienes muebles o de servicios que se requieran para el desarrollo de las funciones de la administración.”.

4.- Intercálase, en el literal e) del artículo 14, entre las frases “Transportes y Telecomunicaciones,” y “los que no necesariamente”, la oración “y en los términos requeridos, en materias tales como contratos de concesión de uso de vías y sus servicios complementarios, o instrumentos análogos de regulación de los servicios de transporte público de pasajeros, tales como el perímetro de exclusión regulado en la ley N°18.696,”.

5.- Intercálase en el artículo 18, entre la expresión “30 unidades tributarias mensuales” y el punto seguido, la siguiente oración: “, como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales, considerando la dieta proporcional al período y el pago por asistencia a sesiones.”.

6.- Agréganse en el artículo 20 los siguientes incisos cuarto y quinto:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar

los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N°18.696, de un perímetro de exclusión o en el establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente, la inclusión de predios fiscales, municipales o privados, previa autorización de sus propietarios y los organismos competentes, para destinarlos a terminales u otros inmuebles que resulten necesarios para la prestación de servicios de transporte público remunerado.”.

7.- Reemplázase en el artículo 21 la frase “a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o” por la siguiente: “a que se refieren los incisos segundo y cuarto del artículo 20 o”

8.- Sustitúyese en el inciso primero del artículo 21 bis la expresión “ejecutor de la obra” por “de Transportes y Telecomunicaciones”.

9.- En el artículo tercero transitorio:

a) Modifícase su inciso primero del siguiente modo:

i. Reemplázase la oración “Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.” por la siguiente: “Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2°.”.

ii. Sustitúyese la expresión “de este aporte especial” por la frase “del aporte especial y del aporte especial adicional”.

b) Reemplázase en el inciso segundo la expresión “5%” por “10%”.

c) Agréganse los siguientes incisos cuarto, quinto y sexto:

“Con cargo a los recursos del aporte especial adicional que se contemplan en este artículo, y previo a la distribución a que se refiere el inciso segundo, conforme se establezca en la respectiva Ley de Presupuestos del sector público, concédese durante los años 2015, 2016 y 2017 un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales a los propietarios de taxis colectivos que, al 31 de marzo de los precitados años se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros y que permanezcan inscritos en dicho registro a la fecha de solicitar el mismo.

En el evento de que, con posterioridad al 31 de marzo de cada uno de los años señalados en el inciso anterior, se haya procedido al reemplazo de un taxi colectivo en el referido registro, por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingrese al registro en reemplazo del que sale, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente en dicho registro al momento de la solicitud del reembolso.

Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito también por el Ministro de Hacienda, determinará la forma de hacer efectivo el reembolso, en el que se establecerán los términos, condiciones, modos de acreditar los requisitos, tales como la exhibición del permiso de circulación, certificados de revisión técnica y emisión de gases vigentes, plazos para acceder a éste, el cronograma, procedimiento y forma de pago, por parte del Servicio de Tesorerías y demás normas pertinentes para su correcto otorgamiento. Este reglamento deberá ser dictado dentro de los treinta días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial.

10.- Reemplázase en el literal a) del número 1.- del inciso tercero del artículo cuarto transitorio la coma (,) que se encuentra entre las palabras “seguridad” y “calidad” por la conjunción “o”.”.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°18.772, que establece normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima:

1.- Intercálase en el artículo 1°, entre la palabra “complementarios” y la expresión “y servicios anexos”, la oración “, mediante buses o taxibuses, de cualquier tecnología, que presten servicios de transporte público de pasajeros en superficie,”.

2.- Agrégase en el artículo 2° el siguiente inciso tercero:

“En el caso del transporte de superficie mediante buses u otros vehículos de cualquier tecnología, la sociedad podrá prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de uso de vías de conformidad a la ley N°18.696 u otra modalidad, **directamente o a través de una empresa filial o coligada, en los términos indicados en el inciso precedente.**”.

Artículo 3°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ley N°18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

1.- Intercálase en el artículo 2° el siguiente número 46), nuevo, pasando el actual 46) a ser 47) y así sucesivamente:

“46) Vehículo tranvía: Vehículo motorizado destinado al transporte público remunerado de pasajeros, que se desplaza en zonas urbanas exclusivamente a través de rieles sobre la vía.”.

2.- Intercálase en el artículo 86, entre la expresión “la acera” y el punto final, la oración “, o al costado izquierdo cuando exista una zona destinada exclusivamente para la detención de los vehículos de transporte público remunerado de pasajeros o cuando las condiciones así lo permitan y lo autorice el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo”.

3.- En el artículo 139, inciso tercero:

a) Reemplázase en el numeral 3.- la expresión “, y” por un punto y coma.

b) Sustitúyese en el número 4.- el punto final por la expresión “, y”.

c) Agrégase el siguiente numeral 5.-:

“5.- En los cruces donde se aproxime un vehículo tranvía, sea por la derecha o la izquierda.”.

4.- Intercálase en el artículo 148, entre la frase “correspondiente señalización” y el punto final, la siguiente oración: “, sin perjuicio de la facultad que corresponde a los Secretarios Regionales

Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones conforme a lo dispuesto en el artículo 86”.

Artículo 4°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N°18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transportes de pasajeros:

1.- En el artículo 3°:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 3°.- El transporte remunerado de pasajeros, público o privado, individual o colectivo, se efectuará libremente en vehículos con propulsión propia u otros mecanismos, tales como catenarias o cables. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las condiciones y dictará la normativa que regirá dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación, de utilización de las vías y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos, así como los necesarios para su detención, depósito o estacionamiento, sin perjuicio de las autorizaciones o aprobaciones que se requieran en forma complementaria y que sean de competencia de otros órganos de la administración.”.

b) Intercálase en el inciso segundo entre las frases “utilización de vías,” y “y otras exigencias”, la siguiente oración: “y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero,”.

c) Reemplázase en el inciso noveno la expresión “ejecutoriada la sentencia que caducó la concesión” por la siguiente: “ejecutoriado el acto administrativo que dispuso la caducidad de la concesión”.

d) Modifícase el inciso undécimo, en el siguiente sentido:

i) Intercálase entre la frase “la resolución que pone término a la concesión” y el primer punto seguido (.), las siguientes oraciones: “o aquella que disponga el término anticipado de la concesión, salvo en el caso señalado en la letra d) del artículo 3° decies, en el cual podrá ser designado una vez que el Ministerio sea notificado de la resolución de liquidación o reorganización de una empresa concesionaria”.

ii) Elimínase la oración “en contra de la resolución que declara la caducidad de la concesión”.

iii) Intercálase entre el segundo punto seguido (.) y la frase “El Ministerio de Transportes”, la siguiente oración: “La decisión que recaiga sobre los referidos recursos no afectará la validez de los actos ejecutados por el administrador provisional.”.

e) Sustitúyese en el inciso décimo cuarto la frase “y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos” por la siguiente: “o cuando el desempeño del concesionario represente un riesgo para la continuidad del servicio público de pasajeros o constituya un incumplimiento grave y reiterado de sus obligaciones”.

f) Intercálase en el inciso vigésimo cuarto, entre las frases “disposición de las vías” y “que se dicten en”, la oración “y demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero o demás lugares de acceso público.”.

2.- Reemplázase el artículo 3° sexies por el siguiente:

“Artículo 3° sexies.- De los principios de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Los principios que inspiran la celebración y ejecución de los contratos de concesión en los casos indicados en el inciso segundo del artículo 3°, o de las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, tendrán por finalidad satisfacer el interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad y garantizarán la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad, tales como los servicios tecnológicos, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios y de provisión de buses para **el sistema de transportes**, que sean prestados por un tercero, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá licitar, en cualquier momento, la prestación de los servicios complementarios. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros podrán contratar los servicios complementarios a que se refiere este artículo, de conformidad a los requisitos y condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

3.- Reemplázase en el inciso final del artículo 3° septies la frase “a que se refiere el artículo primero transitorio de esta ley” por la siguiente: “establecido en el artículo primero transitorio de la ley N°20.504, sin que sea aplicable a su respecto lo señalado en los incisos primero y segundo de esa disposición.”.

4.- En el artículo 3° nonies:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 3° nonies.- De los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente. Los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de esta ley, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, en adelante “bienes afectos”, estarán constituidos por aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios que operen en las zonas a que se refiere el literal i) del artículo 2° de la ley N°20.378 o en las demás en que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, en caso que así se establezca en las bases de la licitación o en los respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos. Cada vez que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios por parte de un operador, dichos bienes serán inmediatamente transferidos al nuevo prestador de servicio, en caso que así se establezca en las condiciones establecidas en las bases de licitación y en los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, y en conformidad a lo establecido en el reglamento respectivo. En dicho reglamento se establecerán las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación efectiva se realicen sin interrupción de los servicios en los períodos de transición, para mantener la continuidad de estos.”.

b) Elimínase en el inciso segundo la frase “a la concesión”.

c) Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

i. Intercálase, entre las expresiones “los concesionarios” y “de incorporar”, la frase “o prestadores de servicios”.

ii. Elimínase la frase “en los contratos de concesión”.

iii. Intercálase entre la frase “bases de licitación” y el punto aparte, la siguiente frase: “y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda”.

d) Modifícase el inciso cuarto en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase “inicio de la concesión” por la frase: “inicio de la prestación de servicios”.

ii. Elimínanse los términos “a la concesión”.

e) Modifícase el inciso quinto en el siguiente sentido:

i. Elimínanse los términos “a la concesión”.

ii. Intercálase entre la frase “anterior concesionario” y la coma que le sigue, la siguiente frase: “o prestador del servicio”.

iii. Agrégase la siguiente oración a continuación del punto final, que pasa a ser seguido: “El monto de la indemnización se determinará de conformidad al procedimiento previsto en los respectivos contratos de concesión o en las resoluciones que establezcan perímetros de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente.”.

5.- Reemplázase el literal d) del artículo 3° decies por el siguiente:

“d) Tener el concesionario la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la ley N°20.720.”.

6.- Modifícase el artículo 3° duodecies, en lo siguiente:

a) Introdúcense las siguientes modificaciones en su inciso primero:

i) Reemplázase el epígrafe “Quiebra del concesionario.” por el siguiente: “Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720.”.

ii) Reemplázase la oración “solicitud de

quiebra de un concesionario” por la siguiente: “solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720”.

iii) Reemplázase la oración “de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio” por la siguiente: “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 20.720”.

iv) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra de un concesionario”, por la siguiente: “resolución de liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Pronunciada la resolución de liquidación a que se refiere la ley N°20.720, el deudor quedará inhibido, de pleno derecho, de la administración de la concesión, de los bienes afectos a ella así como de aquellos necesarios para la continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros conforme al inciso siguiente. A su vez, estos bienes quedarán excluidos del procedimiento concursal de liquidación y de la administración del liquidador, en su caso.”.

c) Modifícase su inciso tercero del siguiente modo:

i) Reemplázase la oración “sentencia que declare la quiebra” por la siguiente: “resolución de liquidación o reorganización”.

ii) Reemplázase la frase “declarada en quiebra” por la siguiente: “sujeta a liquidación o reorganización”.

d) Intercálase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto a ser quinto:

“Será plenamente aplicable lo dispuesto en el numeral 17° del artículo 445 del Código de Procedimiento Civil, en cuanto corresponda. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.”.

e) Modifícase su inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, del siguiente modo:

i) Reemplázase la expresión “síndico” por

“liquidador”.

ii) Reemplázase la frase “juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia” por la siguiente: “tribunal que conozca del procedimiento concursal de liquidación”.

f) Agrégase el siguiente inciso sexto, nuevo:

“Los deudores, veedores y liquidadores que intervengan en aquellos procedimientos concursales en que el deudor es un concesionario de uso de vías tendrán el deber de velar por la continuidad de los servicios y de oír al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la toma de cualquier decisión relevante para la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros.”.

7.- Agrégase al artículo 3° terdecies el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, independiente del régimen de regulación existente, podrá solicitar a Metro S.A., o a sus empresas filiales o coligadas, la prestación de servicios de transporte público de pasajeros para apoyar los sistemas de transporte vigentes, si ello se requiriera para mantener la continuidad de los servicios, velar por la eficiente y correcta prestación de éstos u otras razones de interés público que permitan resguardar la prestación de los servicios de transporte público en beneficio de los usuarios de dichos servicios.”.

Artículo 5°.- Modifícase el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696, que modifica la ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, Incrementando los Recursos del Subsidio y Creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR), del siguiente modo:

a) Modifícase el inciso primero del siguiente modo:

i) Reemplázase el vocablo “tres” por “cinco”.

ii) Intercálase entre las frases “respectiva zona,” y “a procesos previos”, la siguiente expresión: “rural o urbana”.

b) Reemplázase en su inciso segundo los numerales ordinales “cinco” y “dos” por “siete” y “tres”, respectivamente.

c) Agrégase, en su inciso segundo, la siguiente oración final:

“Vencido el plazo de duración o el de la prórroga según corresponda, y cuando proceda el llamado a concurso, se deberá considerar en los requisitos de participación, los indicadores de cumplimiento de estándares de servicio de los prestadores ya incorporados en virtud de este artículo.”.

Acordado en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2015, con asistencia de los Honorables Senadores señores Eugenio Tuma Zedán (Guido Girardi Lavín) (Presidente accidental), Juan Pablo Letelier Morel, Manuel Antonio Matta Aragay y Manuel José Ossandón Irrarázabal.

Sala de la Comisión, a 6 de octubre de 2015.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, MODIFICANDO LAS DISPOSICIONES LEGALES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 10.007-15

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**
modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, permitiendo mantener los equilibrios financieros y operaciones del sistema; incorporar nuevos modos de transportes como los tranvías, teleféricos y ascensores, y realizar ajustes para facilitar e incentivar el desplazamiento de los mismos; ampliar el giro del Metro de Santiago y habilitarlo para que directamente o a través de una empresa filial o coligada, pueda prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de vías, a través de buses u otros vehículos a la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos; hacer aplicable la nueva ley N° 20.720, que sustituye el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas, a las empresas de transporte público remunerado de pasajeros y el perfeccionamiento del rol de la superintendencia del ramo.

- II. **ACUERDOS:**
Indicación N° 1, rechazada 2x1.
Indicación N° 2, rechazada 2x1.
Indicación N° 3, rechazada 3x0.
Indicación N° 4, aprobada 3x0.
Indicación N° 5, retirada.
Indicación N° 6, rechazada 3x0.
Indicación N° 7, inadmisibile.
Indicación N° 8, inadmisibile.
Indicación N° 9, rechazada 2x1.
Indicación N°10, inadmisibile.
Indicación N° 11, inadmisibile.
Indicación N° 12, inadmisibile.
Indicación N° 13, aprobada 3x0.
Indicación N° 14, inadmisibile.
Indicación N° 15, inadmisibile.
Indicación N° 16, rechazada 2x1.
Indicación N° 17, aprobada 2x1.

Indicación N° 18, rechazada 3x0.
Indicación N° 19, aprobada 3x0.
Indicación N° 20, rechazada 3x0.
Indicación N° 21, aprobada 3x0.
Indicación N° 22, rechazada 3x0.
Indicación N° 23, aprobada 3x0.
Indicación N° 24, aprobada 3x1.
Indicación N° 25, aprobada con modificaciones 4x0.
Indicación N° 26, aprobada 4x0, el N° 1 y letras a) y b) del N° 2 del artículo 5° y rechazada, 4x0, la letra c) del N° 2 del artículo 5°).
Indicaciones N° 27 y 28, aprobadas 4x0.
Indicación N° 29, aprobada con modificaciones, 4x0.
Indicación N° 30, retirada.
Indicación N° 31, rechazada 4x0.
Indicación N° 32, rechazada 4x0.

- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto en estudio consta de cinco artículos permanentes.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** el artículo 2º, es de quórum calificado, de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo, del N° 21, del artículo 19 de la Constitución Política de la República, por incidir en materias de administración presupuestaria y financiera del Estado, al permitir ampliar su giro al Metro de Santiago y habilitarlo para que directamente o a través de una empresa filial o coligada, pueda prestar los servicios de transporte público de pasajeros bajo un régimen de concesión de vías, a través de buses u otros vehículos de cualquier tecnología.

En consecuencia, esta norma debe ser aprobada, en virtud de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 66 del texto constitucional, por la mayoría absoluta de los Senadores en ejercicio.
- V. **URGENCIA:** suma, el 30 de septiembre de 2015.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. la Presidenta de la República.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** 67 votos a favor, 32 en contra, 6 abstenciones y 1 dispensado.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 22 de julio de 2015, dándose Cuenta en la sesión 39ª, de 4 de agosto del año en curso, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, y a la de Hacienda, en su caso.

- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- 1.- **Ley N° 20.378**, de 5 de septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros;
 - 2.- **Ley N° 20.696**, de 26 de septiembre de 2013, 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).
 - 3.- **Ley N° 18.696**, de 31 de marzo de 1988, 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;
 - 4.- **Ley N° 18.772**, de 28 de enero de 1989, que establece normas para transformar la dirección general de Metro en Sociedad Anónima.
 - 5.- **Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, de Tránsito.
 - 6.- **Ley N° 20.504**, de 19 de marzo de 2011, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado. Artículo 1° transitorio.
 - 7.- **Ley N° 20.720**, de 9 de enero de 2014, que sustituye el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas y perfecciona el rol de la superintendencia del ramo.
 - 8.- **Código de Procedimiento Civil**. Artículo 445, N° 17.

Valparaíso, 6 de octubre de 2015.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario