

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.

BOLETÍN N° 15.140-15.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Hacienda tiene el honor de emitir su informe acerca del proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, señor Gabriel Boric Font, con urgencia calificada de “suma”.

Cabe señalar que el proyecto de ley fue considerado previamente, en segundo informe, por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

A la Comisión de Hacienda, en tanto, le correspondió pronunciarse sobre los asuntos de su competencia, de conformidad con lo prescrito en el artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y a lo dispuesto por la Sala del Senado con fecha 27 de septiembre de 2022.

Se hace presente que encontrándose radicado el proyecto en la Comisión de Hacienda se abrió un plazo para presentar indicaciones a la iniciativa, término dentro del cual se presentaron en total 19 indicaciones a diversas disposiciones del proyecto, de las cuales se da cuenta posteriormente en este informe.

A una o más sesiones en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, las siguientes personas:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministro, señor Juan Carlos Muñoz; el Jefe de Gabinete, señor Roberto Flores; el Jefe de la División de Transporte Público

Regional, señor Alan Sepúlveda; la Directora de Transporte Público Metropolitano, señora Paola Tapia; el Gerente de Transporte Público, señor Diego Cruz, y la Coordinadora Legislativa, señora Viviana Díaz.

De la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP CHILE), el Vocero Nacional, señor Luis Núñez.

De la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte menor de Chile (CONTTRAMEN), Presidente, señor Eduardo Castillo.

De la Asociación de Taxistas Independientes de Chile (ATICH), el Presidente, señor Carlos Calderón.

De la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo (UNITAXI A.G.), el Presidente, señor Luis Dubó.

De la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOCH), el Presidente, señor Héctor Sandoval y el Secretario Ejecutivo, señor David Singh.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, las asesoras, señoras Marcia González y Loreto González.

La asesora del Honorable Senador Coloma, señora Carolina Infante.

La asesora del Honorable Senador Edwards, señora Nicole Martínez.

El asesor del Honorable Senador García, señor José Miguel Rey.

La asesora del Honorable Senador Insulza, señora Lorena Escalona.

Los asesores del Honorable Senador Kast, señores Oscar Morales y José Manuel Astorga.

El asesor del Honorable Senador Lagos, señor Reinaldo Monardes.

El asesor del Honorable Senador Núñez, señor Elías Mella.

De la Biblioteca del Congreso Nacional, el

analista, señor Samuel Argüello.

De Libertad y Desarrollo, el asesor, señor Esteban Ávila.

De la Fundación Jaime Guzmán, la Directora del Área Legislativa, señora Bárbara Bayolo.

- - -

NORMAS DE COMPETENCIA DE LA COMISIÓN DE HACIENDA

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones determinó que, de conformidad con su competencia, la Comisión de Hacienda debía pronunciarse respecto de las siguientes disposiciones del proyecto de ley: el artículo 1, con excepción de su número 6, y artículo 2, permanentes. La Comisión de Hacienda se pronunció a su respecto en los términos en que fueron aprobados por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, como reglamentariamente corresponde de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento de la Corporación.

- - -

Para efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de que la Comisión de Hacienda introdujo enmiendas en el artículo 1, numerales 1; 2, acápite en el inciso tercero, letra b); 3, letra c); 4; y 13, letra b), ordinal i., segundo acápite, del texto despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe, y de que incorporó un artículo transitorio, nuevo.

- - -

DISCUSIÓN

Previo a la consideración de los asuntos de competencia de la Comisión de Hacienda, en **sesión de 2 de abril de 2024** el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

Proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.

Antecedentes de la actual regulación de los subsidios al transporte público.

Financiamiento vigente del transporte público

- El transporte público a nivel nacional se financia a través de la tarifa que pagan los usuarios y subsidios entregados directamente a la oferta.

- El Subsidio Nacional al Transporte Público fue establecido en la ley N°20.378, a través de los artículos 2° permanente y 3° transitorio.

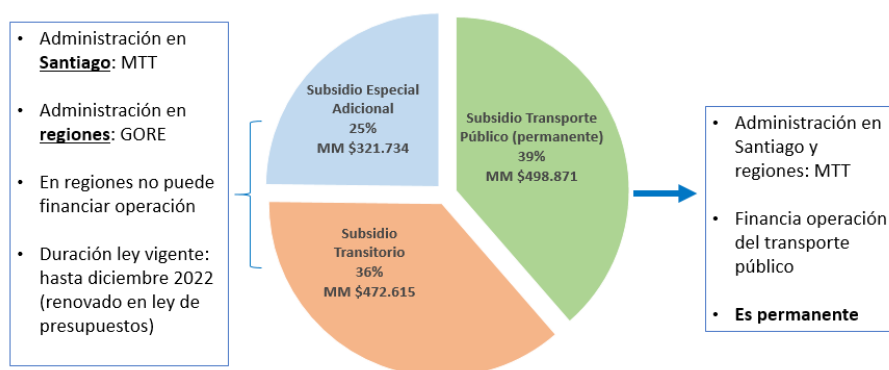
- En el caso de Santiago, la totalidad de los fondos los administra el MTT, y financian la operación del sistema. El caso de regiones se muestra en la lámina siguiente.

- Por su parte, los contratos que regulan la relación con los prestadores de servicios de transporte se encuentran normados en la ley N° 18.696.

- Mientras en regiones:

Subsidio permanente (artículo 2°)	Aporte especial (art 3° transitorio)	Aporte especial adicional (art 3° transitorio)
a. Administración: MTT	a. Administración: GORE	a. Administración: GORE
b. Financia: operación transporte público	b. Financia: FAR, no puede financiar operación de transporte público	b. Financia: FAR, no puede financiar operación de transporte público
c. Es permanente	c. Duración: hasta diciembre 2022 (renovación en ley de presupuestos)	c. Duración: hasta diciembre 2022 (renovación en ley de presupuestos)

Subsidios transporte público nacional



¿Qué se financia con los Subsidios al Transporte Público?

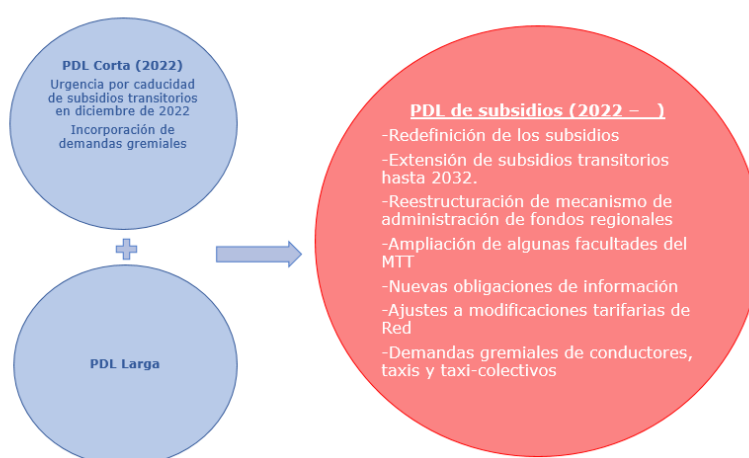
- **En el Sistema Red Metropolitana de Movilidad** el total de los subsidios (permanente y transitorios), junto con la tarifa pagada por los usuarios, **financia la totalidad de los costos del sistema**. Esto incluye pagos a todos los operadores, Metro, Tren Central y a los proveedores de servicios complementarios (red de carga, sistema gestión de flota, medio de pago, terminales, etc). **Sólo se excluye la infraestructura** de la red de buses (corredores de transporte público, paraderos, etc.).

- **En regiones**, el subsidio permanente (administrado por MTT) permite **proveer de transporte a zonas aisladas del país, rebajar tarifas en el transporte público para adultos** (a través de zonas reguladas con mejor calidad) **y estudiantes** (incluso en zonas no reguladas) e **implementar servicios de locomoción gratuita para escolares de sectores apartados**.

- **En regiones**, los subsidios transitorios (administrados por los GORE) **componen el Fondo de Apoyo Regional (FAR)**, que permite financiar proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público (renovación de flota), modernización y de inversión de relevancia para la región.

Modificaciones propuestas a la regulación de los subsidios al transporte público

Resumen tramitación legislativa



El paquete de indicaciones presentadas por el Ejecutivo **durante el segundo trámite constitucional** ha buscado

mantener aquello aprobado en la Cámara. En específico **demandas gremiales**, tales como:

A. perfeccionamiento de regulación de programas de renovación de vehículos (renueva tu micro, renueva tu colectivo); y,

B. prohibición de que las disminuciones de tarifas que se generen a causa de la entrega de subsidios sean traspasadas a las y los conductores (obligatorio).

Modificaciones a la regulación de los subsidios al transporte público

Las modificaciones propuestas se pueden agrupar en los siguientes cambios:

- a) Modificación a la definición de los subsidios.
- b) Establecimiento de los montos de los subsidios.
- c) Reconocimiento explícito de modos de transporte sustentable (ciclos).
- d) Fortalecimiento de la regulación contractual de los sistemas regionales.
- e) Nuevas obligaciones de información.
- f) Reestructuración de los límites de modificaciones tarifarias en el Sistema Red.
- g) Establecimiento de nuevas obligaciones para los miembros del Panel de Expertos.
- h) Ampliación de facultades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- i) Reestructuración del “Fondo de Apoyo Regional” (“FAR”).
- j) Creación de Directorios de Transporte Público Regionales.

A. Definición de los subsidios

Texto vigente:

Artículo 1º.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, 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.

Modificación:

"Artículo 1º.- Créase, con el objeto de promover el uso y mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en el transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar las diferencias entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros."."

B. Determinación montos de los subsidios

Se actualizan los montos que constituyen los subsidios, tanto en el componente permanente como en el componente transitorio. El monto total de ambos componentes coincide con los recursos destinados a la partida en la Ley de Presupuesto 2024.

Componente permanente:

"\$492.000.000 miles para (i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el mismo monto será destinado para (ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país."

Indicación al artículo 2º de la ley N° 20.378

Componente transitorio:

"Autorízase hasta el año 2032 la disposición de un aporte especial para el transporte y conectividad regional por hasta \$423.000.000 miles anuales en pesos 2023, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El mismo monto se destinará a la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto y las demás regiones del país."

Indicación al tercer transitorio de la ley N° 20.378

C. Reconocimiento de nuevos modos de transporte sustentable

Se incorporan los ciclos como parte de la definición de los modos de transporte público (artículo 2º Ley N° 20.738).

Texto vigente:

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y/o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Modificación:

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos y como transporte público individual a los sistemas de transporte público prestados con ciclos. Lo anterior, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y/o contractual para su debida autorización y fiscalización.

D. Fortalecimiento de la regulación contractual de los sistemas regionales

(i) En zonas rurales y de modo debidamente justificado, se incorpora una excepción para poder subsidiar transporte de pasajeros en modo marítimo, lacustre o fluvial en lugares donde ya exista oferta privada.

(ii) Se faculta a los GORE para que realicen una priorización de proyectos nuevos respecto de los subsidios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, destinados al transporte remunerado de pasajeros en zonas aisladas, al transporte escolar y al transporte rural.

(iii) Se amplía la atribución del MTT para el uso de la figura de los bienes afectos a la concesión para aquellos contratos que se presten en las zonas a las que se refiere el artículo 2° numeral ii) de la ley N° 20.378 (zonas fuera de Red) y respecto de aquellos beneficiarios de subsidios que presten los servicios de transporte remunerado de pasajes en zonas aisladas, transporte escolar y transporte rural.

E. Nuevas obligaciones de información

Se aprobó una indicación presentada por Senadores la que establece una obligación de entrega de información por parte del Ministerio a ambas Cámaras, respecto de

- (i) la implementación y resultados de los planes anti evasión;
- (ii) de los planes de expansión de Red; y,
- (iii) del gasto fiscal que implica la entrega de los subsidios.

F. Reestructuración de los límites de las modificaciones tarifarias en el Sistema Red

Se proponen dos modificaciones a la regulación de las variaciones tarifarias:

(i) Se elimina el límite actual de que la tarifa en el Sistema Red deba ser en múltiplos de \$10.

(ii) Se amplía los casos en que aplicaría el límite para los aumentos tarifarios correspondientes al 5% respecto de la tarifa adulto vigente en el sistema Red. Actualmente, este límite se aplica sólo para los aumentos derivados de la aplicación del indexador asociado a los costos del sistema. La indicación propone ampliarlo a la letra c), que regula el

equilibrio económico del sistema.

G. Establecimiento de nuevas obligaciones para los miembros del Panel de Expertos

Se propone establecer el deber de confidencialidad de los miembros del Panel de Expertos

“Los miembros del Panel deberán ejercer sus funciones con estricto apego a la ley y de manera objetiva, quedando obligados a guardar estricta reserva de toda la información de la que tomen conocimiento con motivo u ocasión del ejercicio de sus funciones.”.

Indicación al inciso primero del artículo 17 de la ley N° 20.378.

H. Nuevas facultades para el MTT

(i) Se amplían las facultades del MTT para poder ejecutar, por medio de su presupuesto, obras públicas mayores que sean complementarias a la infraestructura de transportes.

(ii) Se amplían las facultades del MTT para realizar actos sobre bienes muebles e inmuebles (adquirir, instalar, administrar, arrendar, operar y recibir en comodato). Actualmente estas facultades están restringidas sólo para “terminales de buses e intermodales”. Además, se incorpora una regla programática de que las facultades se amplían a fin de “asegurar la conectividad en zonas aisladas del país”.

(iii) Se crea la facultad para que el MTT pueda realizar proyectos piloto por un tiempo limitado (un año) y que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o evaluar la extensión geográfica de los sistemas o servicios de transporte público.

(iv) Se amplía la facultad del MTT para requerir información a los concesionarios y beneficiarios de los subsidios de transporte escolar, rurales y zonas aisladas (modificación a la ley N° 18.696).

I. Reestructuración de la administración del “Fondo de Apoyo Regional” (FAR)

(i) Se modifica el nombre del actual “Fondo de Apoyo Regional” (FAR). A partir de una indicación de Senadores que propone un nuevo nombre para el FAR, enfocado en su objetivo de destinarlo a proyecto de transportes, se presentó una indicación que toma el nombre propuesto por la indicación y agrega la palabra “conectividad” a fin de reconocer también esta clase de servicios que actualmente se presta en

zonas aisladas. Así, el nombre propuesto para el FAR es “Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional”.

(ii) Se incorpora la facultad para GORE de la Región Metropolitana de financiar los proyectos de renovación de vehículos (taxis colectivos) dentro de toda la región. Actualmente esta facultad está restringida para las zonas que están fuera de la provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

(iii) Se propone modificar la letra b) del artículo cuarto transitorio que regula los proyectos a los que se puede destinar el FAR. Así, se amplía el destino del FAR no sólo a proyectos de inversión, sino que también a la operación.

(iv) Se propone modificar la letra c) del mismo artículo, en el sentido de limitar el uso de FAR que actualmente permite financiar cualquier proyecto de desarrollo regional. Así, la indicación que modifica la letra c) es en el sentido de que con cargo al FAR sólo se pueda financiar proyectos de inversión que constituyan infraestructura habilitante para la implementación de transporte público o inversiones para la conectividad digital.

(v) A partir de las modificaciones al uso o destino del FAR por medio de los cambios a las letras b) y c) antes comentadas, se proponen las siguientes reglas para la administración del FAR:

- Al menos un 50% del FAR deberá destinarse a los proyectos definidos en las letras a) (programas de renovación de vehículos) y b) (infraestructura y operación). Para su ejecución, los GORE deberán contar con el apoyo técnico del MTT.

- Si parte del FAR se destina a subsidios operacionales, éstos serán definidos por los GORE y ejecutados por el MTT, previa validación técnica del mismo Ministerio. Lo anterior dado que se trataría de subsidios de largo plazo y porque el MTT tiene la expertise para la ejecución de esta clase de proyectos.

- Finalmente, a fin de asegurar que la ejecución exceda el 50% del FAR en los proyectos antes indicados, se establece una obligación de información a ambas Cámaras con el propósito de que éstas puedan cumplir con su rol de fiscalización. Asimismo, se uniformará la manera de rendir esta información por medio de la dictación de un reglamento.

J. Creación de Directorios de Transporte Público Regionales

A partir de una indicación de Senadores que propone crear Directorios de Transporte Público Regionales, se presentó una indicación que redefine los objetivos allí propuestos y que deja para un reglamento la determinación de la estructura orgánica de estos directorios.

El **Honorable Senador señor Lagos** solicitó poder contar con un cuadro que compare claramente los recursos con que cuenta la Región Metropolitana bajo el sistema actual y el resto del país respecto de los subsidios permanente, transitorio y especial adicional.

Asimismo, estimó importante se explique en qué consiste cada uno de estos subsidios, de qué manera se encuentran regulados, explicando además el monto que se contempla para las regiones.

Puso de relieve que si se va a discutir sobre el subsidio al transporte público es importante conocer los montos involucrados hoy día.

Observó que, si bien hay una tendencia a comparar los subsidios de la Región Metropolitana con los subsidios de las regiones, hay un elemento importante de aclarar y que dice relación con el hecho de que las cifras no siempre son comparables, porque en el caso de la Región Metropolitana, por ejemplo, los subsidios apuntan a la función operativa, pero no a la infraestructura.

Agregó que en el caso de los llamados “recursos espejo” sí se incluye la posibilidad de financiar estructura que incluso, a veces, no se encuentra asociada directamente a la conectividad.

Mencionó el caso de la subida Alessandri, en la comuna de Viña del Mar, donde se efectuó una gran intervención, pero por razones sanitarias. También refirió el caso de las caletas de pescadores, las cuales, si bien estimó importantes y necesarias en la Región de Valparaíso, fueron financiadas con fondos espejo.

En razón de lo anterior reiteró la importancia de contar con un cuadro que permita tener una dimensión de los esfuerzos que se hacen.

En cuanto a la reestructuración de la administración del Fondo de Apoyo Regional, acotó que se ha puesto énfasis en un cambio importante que propone el proyecto de ley que se discute, el cual consiste en la ampliación del destino del FAR no sólo a proyectos de inversión, sino que también a la operación. Añadió que esto constituye una novedad y resulta importante entender en qué consiste, toda vez que al señalarse que se debe ampliar el FAR a la operación, ocurre que la

comparación con la Región Metropolitana es importante por cuanto la operación irá a tarifas, que es un punto que reclaman mucho las regiones en términos de subsidiar las tarifas, lo que tiene que ajustarse al grado de evasión que hay en la Región Metropolitana. Al respecto preguntó si hay cifras o estudios que muestren el nivel de evasión en las regiones, entendiendo además que los sistemas en que opera el transporte público en regiones son diferentes; así ocurre en la Región de Valparaíso, en que aún se utiliza el corte de boletos, por ejemplo.

Hizo presente, además, que se encuentra pendiente en la Región de Valparaíso, desde el año 2011, la licitación del transporte público, respecto de lo cual la Contraloría General de la República se pronunció y el Gobierno ha señalado que tendrá las bases de licitación el año 2025.

Refirió que no es posible aprobar el proyecto de ley que se discute sin tener claridad acerca de cómo este proyecto, que aumenta los recursos para las regiones, conversa con la licitación del transporte público. Recalcó que el transporte público es uno de los temas más importantes para las familias de comunas como Valparaíso, Viña del Mar o Concón, por cuanto la cantidad de recursos que las familias destinan al transporte público representa alrededor del 15% del total de sus ingresos, con un servicio que no tiene la frecuencia adecuada, donde además hay poca fiscalización, más allá de los esfuerzos que realiza la Seremía respectiva, etc., todo lo anterior torna esta materia en un tema delicado.

El **señor Ministro** aclaró que el proyecto de ley que se discute lo que hace es mantener los montos del subsidio del año 2023 extendiéndolos hasta el año 2032.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó compartir la estrategia que asume el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y valoró el esfuerzo de sintetizar lo más relevante en un solo proyecto de ley, considerando que, en materia de transporte, cuando las cosas se dilatan las que más sufren son las regiones.

Planteó que el problema en la región que representa no es solo de recursos disponibles, en términos de tener certeza de que se cumpla la “Ley Espejo”, sino que también respecto de la forma cómo se concibió la estructura del transporte público y cómo, en la práctica, se ha concentrado en la Región Metropolitana la atención del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Refirió que varios de los cambios que se proponen son muy relevantes para poder hacer lo que se busca hacer, tomando en cuenta que no basta solo con los recursos, sino que se requiere de

capacidades y facultades que hoy día no tiene el Ministerio, de modo que en ese sentido valoró el esfuerzo que se ha hecho.

Asimismo, solicitó al señor Ministro más detalles acerca de la prohibición de que las disminuciones de tarifas que se generen a causa de la entrega de subsidios sean traspasados a las y los conductores, por cuanto es un tema muy relevante en regiones, toda vez que uno de los reclamos de los conductores cuando hay subsidios para los escolares o para los adultos mayores es que ese dinero no llega al conductor sino que queda solo para el dueño de la máquina y eso quiere decir que ese boleto cortado disminuye el ingreso para el conductor.

Refirió que lo anterior produce que los estudiantes reclamen que las micros no les paran en los paraderos porque los conductores no quieren llenarse de estudiantes. Observó que la propuesta del proyecto de ley es muy importante para que el transporte público en regiones funcione de buena manera y el boleto cortado tenga un efecto menos negativo del que tiene hoy día.

Estimó relevante que quede muy claro que una parte del subsidio que el Estado le paga a los dueños de las máquinas por el pasaje escolar o el subsidio al adulto mayor va a llegar al chofer, toda vez que esa es la única manera de que el chofer atienda a pasajeros estudiantes o adultos mayores como corresponde.

Respecto de las nuevas facultades para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se contempla la posibilidad de que el mismo Ministerio o el GORE puedan comprar terrenos y habilitar terminales para, por ejemplo, los procesos de licitación de los nuevos corredores de buses eléctricos toda vez que, si realmente se busca mejorar el transporte público en regiones, debe haber competencia entre los distintos oferentes.

Hizo presente que en la última licitación que se realizó en la Región de Coquimbo, el operador que se la adjudicó fue uno de los actuales operadores que logró modernizarse y se la adjudicó puesto que era el único que disponía de un terminal ya existente. Señaló que ello le da una ventaja al momento de postular a la licitación que le permite ofertar el precio más barato.

En razón de ello observó que podría darse el fenómeno de efectuar licitaciones de nuevos sistemas de corredores de buses que estén asociados a mejorar la calidad, pero no haya actores distintos que puedan mejorar la calidad, sino que empiecen a quedar cooptados por los mismos que ya están.

Hizo hincapié en que el hecho de disponer de terminales que el Estado pueda generar y que no sean de cargo de quienes van a participar en una licitación es muy relevante y destacó que ello se está realizando en Santiago con la empresa Desarrollo País, de manera que también podría hacerse en regiones.

Hizo referencia al compromiso del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de llevar a cabo, este año, la licitación del transporte público para la comuna de Ovalle, cuestión que es muy importante, sin embargo, lamentablemente las bases aún no se han presentado en la Contraloría y si no se presentan pronto será imposible hacer la licitación el segundo semestre y menos aún lograr que entre en funcionamiento el año 2025, por lo que solicitó al señor Ministro tener presente este punto en la agenda de trabajo del Ministerio.

El Honorable Senador señor Coloma planteó la necesidad de reflexionar más acerca de lo que ocurre en materia de evasión por cuanto al revisar algunos antecedentes se observa que hace 12 años, el 62% de los ingresos del sistema era por pago de tarifas y hoy en día el pago corresponde a un 34%, lo que muestra que la evasión, que ya era muy alta, se ha duplicado.

Hizo presente que se está gastando una cantidad enorme de recursos en una realidad en que los ingresos del sistema por tarifas es el 34% de lo que debiera ser e hizo hincapié en que esta situación requiere de una reflexión mayor.

Respecto de la iniciativa legal que se discute consideró que hay dos aspectos, al menos, que se debieran mejorar; uno de ellos es la necesidad de más información para analizar cómo funciona el nuevo sistema, toda vez que se propone cambiar el objeto del subsidio en términos de pasar de compensar los menores pagos de la tarifa de estudiantes a promover el uso y mejora de condiciones de calidad y seguridad sin que se establezca la obligación de rendición pública de indicadores de desempeño y financieros, tomando en cuenta la cantidad de recursos que considera este proyecto de ley.

En razón de lo anterior expresó su intención de presentar indicaciones para que se pueda establecer, en esta iniciativa, la obligación de información en atención a la cantidad enorme de recursos que se contemplan.

Asimismo, refirió que la obligación de informar trimestralmente a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados sobre el estado de funcionamiento de este sistema en la Región Metropolitana no aparece en el proyecto de ley que se discute y consideró importante incorporarlo, sobre

todo tratándose de cantidades importantes de recursos y de una tremenda evasión.

Comentó que el ex Director de Metro, señor Louis de Grange, criticó el diseño de compra que se hizo para los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos en materia de buses eléctricos de dos pisos por un valor de US\$560 mil y que hoy día están guardados porque su diseño físico no es consistente con las calles ni con los recorridos, estimando esta situación impresentable en atención a la cantidad de recursos involucrados.

Finalmente, acotó que atendidas las consideraciones anteriores debiera darse una reflexión mayor respecto de la evasión, cómo se va a controlar por la vía de la información y también evaluar si realmente se están tomando buenas decisiones acerca de inversiones que fracasan y que todos los chilenos pagan a través de subsidios como los que contiene esta iniciativa legal.

El Honorable Senador señor García refirió que, en la Región de la Araucanía, se cortan las comunicaciones con una frecuencia importante lo que da cuenta de un problema grave con las empresas de telecomunicaciones.

Además, señaló que sostuvo una reunión con sindicatos de taxistas quienes solicitan ser incorporados en la “chatarización” puesto que también requieren del apoyo del Estado para reponer sus vehículos.

Hizo presente, asimismo, que hay otras situaciones vinculadas al transporte escolar donde hay un problema serio y que hacen necesario apoyar al transporte escolar a lo largo del país.

Respecto de otras materias, expresó que los dirigentes de las agrupaciones de taxistas dieron cuenta de que bajo el gobierno de la ex Presidenta de la República, señora Bachelet recibieron bonos como reintegro por el alto precio de los combustibles, atendido que no tienen forma de recuperar el impuesto específico. Al respecto manifestó su interés en revisar los puntos planteados e ir resolviéndolos con el Ministerio.

Resaltó que existe mucha expectativa sobre el proyecto de ley en discusión, entendiendo también los grandes números involucrados, no obstante, se deben atender también las situaciones particulares que se presentan.

El Honorable Senador señor Coloma se sumó al planteamiento del Senador García referido a la “chatarización” de los taxis

en su sentido amplio, toda vez que actualmente se encuentra restringida a algunos taxis solamente.

También solicitó detallar si la nueva regulación del FAR generará una concentración de recursos respecto del transporte público porque, aparentemente, las regiones cuentan con menos facultades para utilizar esos recursos con más libertad por parte de los Gobiernos Regionales.

Acerca de las observaciones planteadas por el Senador Lagos, el **señor Ministro** explicó que, efectivamente, los Fondos de Apoyo Regional se utilizan a veces para cosas que no tienen relación con su propósito original y al respecto señaló que la iniciativa legal que se discute subsana ese punto y pone un mayor énfasis.

Hizo presente que, hoy día, Santiago cuenta con un buen sistema de transporte público porque, entre otras cosas, se han incorporado mayores cantidades de recursos para mejorar el transporte público, su operación, los vehículos, la tecnología y ocurre que esos recursos cuando van a las regiones terminan en proyectos que no tienen mucha relación con temas de transportes y eso es parte de lo que se busca subsanar a través de esta iniciativa y que ha sido un punto que los parlamentarios han transmitido con mucha fuerza.

En materia de evasión, enfatizó que el transporte público en Santiago es un sistema y muchas de las personas que viajan combinan buses y metro, y en ese sentido la evasión en el metro es bastante más baja y la evasión en buses bordea el 40%; eso no significa que la evasión en el sistema sea de un 40%, toda vez que en el sistema de transporte público hay un número de validaciones del orden de los dos millones en el metro en que la evasión es muy baja, de manera que cuando se piensa en la evasión en Santiago como un todo la evasión es muy inferior a ese 40% y no se estandariza en los buses.

En el caso de las regiones, señaló que la evasión es bastante más baja, no se cuenta con muchos indicadores, sí en Chillán donde se ha tratado de replicar el modelo existente en Santiago a través de un sistema de recaudación electrónico y los reportes han dado cuenta de que el sistema está funcionando bien, y que la evasión tarifaria en Chillán es muy baja. En ese sentido observó que se ha logrado corregir el fenómeno observado en Santiago.

Respecto de la licitación de Valparaíso manifestó que es de interés del Ministerio avanzar durante este gobierno por cuanto se entiende que es una necesidad clave de los usuarios de las comunas de Viña del Mar, Valparaíso, Concón, Quilpué y Villa Alemana, en las cuales se

está trabajando en la Región de Valparaíso en un proyecto con participación ciudadana y en que se espera tener avances prontamente.

En cuanto a lo expresado por el Senador Núñez acerca de que los subsidios pudieran significar un detrimento para los conductores, explicó que este fue un punto que se levantó con harta fuerza por el Vocero Nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile, señor Luis Núñez, y que también es de interés del Ministerio poder resguardar, de tal manera que mediante el proyecto de ley se define que el subsidio no puede significar un detrimento en el salario del conductor.

Recalcó que resulta importante que lo anterior quede establecido en la ley porque ello inhabilita a un operador para actuar en contra de esa exigencia, lo que constituye un paso importante y así también los distintos tipos de usuarios no se verán perjudicados. Eso significa que el conductor reciba el mismo ingreso independientemente del tipo de pasajero que lleva y no haya incentivos para discriminar a nadie.

Destacó que es clave que el Estado tenga la posibilidad de adquirir terminales y terrenos, ambos estratégicos para poder presentarse a una licitación y al mismo tiempo para la continuidad al servicio.

En razón de lo anterior precisó que se propone en una de las disposiciones del proyecto de ley en discusión que se faculte al Estado para poder hacer eso y se han adquirido terrenos a través de Desarrollo País para permitir que el Estado cuente con estos activos que son estratégicos y fundamentales para que el sistema funcione.

En cuanto a la situación de la comuna de Ovalle acotó que se espera ingresar un proyecto que se haga cargo de las dudas planteadas por la Contraloría General de la República.

Respecto de la inquietud del Senador Coloma acerca de que los ingresos han disminuido del 62% al 34% a nivel tarifario debido a la evasión, expresó que ello es impreciso, por cuanto la tarifa se congeló \$230 y eso tiene que ser parte de la explicación, toda vez que se trata de un periodo de una inflación muy sustancial, los valores de los insumos aumentaron de manera importante y el Estado decidió que la tarifa no iba a subir y se mantuvo congelada los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Puntualizó que actualmente se ha reestablecido que la tarifa vaya recogiendo los aumentos en los costos de los insumos y en razón de ello se aumentó el valor de la tarifa en \$10 en 2023 y en 2024 el alza fue de \$20, de modo de poder avanzar hacia un mejor equilibrio financiero con los recursos que se reciben.

Hizo presente que el aumento de la evasión a la que hizo referencia el Senador Coloma es importante, por cuanto la evasión es un problema grave, no solamente en términos financieros, sino también, por todo lo que significa para la sociedad que las personas accedan a un servicio público sin pagar la tarifa que corresponde.

En razón de lo anterior se ha llevado adelante un amplio Plan Antievasión. A modo de ejemplo, mencionó que se ha aumentado en forma muy sustancial el número de zonas pagas, que son aquellos espacios en los paraderos en que se paga al ingresar a estos. Asimismo, señaló que se han incorporado torniquetes en los buses que representan un detrimento muy importante en la calidad del servicio, por cuanto muchas personas se quejan de ellos.

Mencionó que se han incorporado cabinas para que los conductores se sientan más protegidos al exigir el pago del pasaje. También refirió que se ha señalado a los operadores de buses que deben cerrar la puerta trasera cuando los pasajeros dejan de bajar.

Destacó que lo anterior ha permitido ir bajando la evasión en los buses y recalcó que resulta muy importante distinguir la evasión en los buses y la evasión en el sistema, toda vez que los recursos que contempla la iniciativa en discusión son para el sistema.

El **Honorable Senador señor Coloma** consultó cuánto sería entonces el porcentaje de evasión en los buses de la Región Metropolitana y añadió que es un dato muy importante.

El **señor Ministro** respondió que la cifra es de un 39% y a partir del Plan Antievasión que se ha llevado adelante se ha continuado trabajando en las fiscalizaciones contra la evasión, que son muy frecuentes, y que han permitido bajarla en 6 puntos porcentuales respecto de la medición previa.

Estimó relevante transmitir que el aumento en la evasión ocurrió en muchos países durante el periodo de pandemia producto del Covid-19, por cuanto los sistemas de transporte público estuvieron dispuestos a abrir las puertas traseras y de ese modo evitar los contagios.

Puntualizó que los indicadores que el Ministerio debe entregar se informan de manera trimestral y agregó que se han incorporado en el proyecto de ley una serie de exigencias para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones acerca de información que deberá entregar, como son las indicaciones números 5 y 5 ter aprobadas en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, que exigen al Ministerio entregar información, por ejemplo, de los resultados del Plan Antievasión.

Se manifestó disponible para conversar si la Comisión estima que la información que debiera entregar el Ministerio debe ser distinta y resaltó el interés en contar con un sistema que sea transparente.

En cuanto a lo señalado por el Senador Coloma acerca de los buses de dos pisos, explicó que el operador decidió reemplazar un bus articulado por uno de dos pisos, que tiene un costo más o menos similar pero que tiene muchos más asientos, y que el Ministerio consideró interesante como medida probar estos buses, que actualmente circulan por la ciudad que puedan tener un espacio y fue un buen símbolo en los juegos Panamericanos y Parapanamericanos; fueron adquiridos para ocuparlos después en otros servicios y hoy día se encuentran operando en los servicios que van hacia el aeropuerto.

Puntualizó que son 10 buses de una flota de 6.500 buses y el resultado de su utilización ha sido satisfactorio, a las personas les gustan y están teniendo un alto nivel de utilización en los servicios que van hacia el aeropuerto.

Debido a lo anterior, descartó que se hubieran adquirido los buses exclusivamente para los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, toda vez que se trajeron para el sistema y partieron como una forma muy simbólica de mostrar lo que el transporte público podía ofrecer cuando muchas personas van hacia un mismo lugar en un mismo tiempo, como fue el Estadio Nacional.

Asimismo, descartó que esto significara que no se pudo evitar el alza de tarifas, toda vez que lo que ocurrió fue que una empresa que debe ir renovando sus flotas optó por hacerlo con un tipo de bus que tiene un costo similar al de un bus articulado y que cuenta con la autorización del Ministerio.

También descartó que este tipo de buses no tuviera repuestos y resaltó que la empresa que fabrica esos buses es la empresa que vende más vehículos eléctricos en el mundo, por lo tanto, debiera ser motivo de orgullo y también una buena bienvenida para la gente que va a hacia el aeropuerto.

Respecto de los planteamientos del Senador García, expresó que en materia de telecomunicaciones se está avanzando en un despliegue de 5G y de fibra óptica en todo el territorio. Puntualizó que en el caso de la fibra óptica nacional en la Región de la Araucanía se trata de un proyecto que va un poco detrás de los proyectos en otras regiones.

En cuanto al despliegue de la red 5G señaló que se está avanzando para que eso pueda ocurrir y de esa manera abordar

algunos puntos referidos a las telecomunicaciones en la Región de la Araucanía.

En materia de renovación de taxis, el proyecto de ley que se discute menciona por primera vez a los taxis. Puntualizó que, en uno de los artículos transitorios, se presentó una indicación que aborda esta materia explícitamente, permitiendo que los taxis se puedan “chatarrizar” y puedan recibir subsidios, a pesar de ser un servicio que no se considera de transporte público, toda vez que es una sola persona la que se está moviendo.

Expresó estar disponible para apoyar a los taxis para que puedan transformar parte de su flota, por ejemplo, a vehículos eléctricos.

Puso de relieve la importancia de avanzar en materia de transporte escolar. Al respecto señaló que el subsidio que va a los Gobiernos Regionales a través del FAR permite financiar a cerca de 60 mil alumnos que se mueven con subsidio al transporte público.

Hizo presente que el Ministerio de Educación dejó de destinar parte de sus recursos para transporte escolar, de modo que es un tema que el Ministerio deberá abordar a efecto de definir de qué manera hacerse cargo de los niños y niñas del país que necesitan del transporte escolar para poder llegar a los colegios, toda vez que los recursos con que cuenta el Ministerio permiten abordar solo una parte y se espera que los recursos del FAR, por ejemplo, se puedan destinar a esto, considerando que los Gobiernos Regionales tendrán que destinar más recursos a transporte público, lo que permitiría contar con más recursos para este fin.

Luego, la Comisión escuchó al **Vocero Nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP CHILE)**, señor **Luis Núñez**, quien efectuó una presentación del siguiente tenor:

“Nuestra Coordinadora agrupa a Federaciones y Sindicatos de las regiones de **Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O’Higgins, Biobío, La Araucanía, Osorno, Puerto Montt y la Provincia de Talagante** y representamos a los conductores de locomoción colectiva mayor, eso quiere decir trabajadores conductores de microbuses urbanos.

En esta oportunidad nos referiremos al proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público, boletín N°15.140-15.

Desde el año 2010 que los operadores de transporte están recibiendo subvenciones que permiten rebajar las tarifas a los usuarios de transporte público, hoy existen subvenciones que aseguran rebajas a Estudiantes, adultos Mayores, pasajes adultos normal, y además existe una subvención por el congelamiento de la tarifa desde el año 2019, todos estos tipos de subsidios afectan directamente los ingresos de los conductores en todas las regiones independiente sus sistema de pago (Cuotas o Boleto cortado) Durante años como organización sindical hemos buscado que se cumpla lo indicado en el artículo 8° transitorio de la ley 20.378, pero nada de lo que está contemplado en la ley ha logrado que los empresarios cumplan con sus trabajadores, por esa razón y después de un gran trabajo en la cámara de diputados donde logramos que se aprobara una modificación al artículo 8° transitorio y que posteriormente también fue aprobada en la comisión de transportes del senado, también reconocemos al ministerio de transportes que también apoyó esta iniciativa y que también presentó algunas modificaciones que vienen a complementar nuestra indicación.

Honorables Senadores necesitamos su apoyo transversal para apoyar la siguiente modificación al artículo octavo transitorio:

"En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las conductoras y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima. Dicha institución también realizará inspecciones aleatorias."

Pero además solicitamos a ustedes poder agregar el siguiente texto:

"Los operadores a través de sus representantes legales deberán enviar al Ministerio de Transportes el listado con el detalle de los valores cancelados por máquina de cada empresario que le corresponda recibir estos subsidios."

Esta información es esencial para poder dar cabal cumplimiento a la ley que hoy se discute, de esta forma y con estos antecedentes los trabajadores podrán hacer los cálculos de los montos que

tienen que recibir como compensación, y de esta forma nos aseguramos que ningún conductor reciba menos de lo que le corresponde, además esta información da herramientas de control respecto de los dineros que el estado entrega a empresas privadas y garantiza que son usados correctamente.

Estamos seguros que con esta modificación a la ley por fin podremos hacer justicia y lograremos que los señores empresarios paguen lo que les corresponde a los conductores del transporte público mayor, debemos recordarles que ya llevamos 14 años desde que se inició este mecanismo de ayuda a los empresarios del transporte público, que existen muchas regiones donde nunca se les ha cancelado ningún monto a los trabajadores, por lo tanto, nos parece justo que esta indicación sea aprobada.

Respecto a los millonarios montos que se entregan a los operadores de transporte público y al mejoramiento del mismo creemos que la solución no está en adquirir solo buses eléctricos o modernizar las flotas en regiones, acá hay un problema más profundo y que es el abandono que existe en las condiciones laborales de los conductores de transporte público, al final de cuentas quienes son los que terminan entregando el servicio al usuario son los conductores, hoy en regiones nos enfrentamos a una de las mayores crisis del sistema y como muestra tenemos el lapidario informe N°799/2023 de la Contraloría Regional de Valparaíso que deja al descubierto innumerables falencias del sistema de transporte y la inoperabilidad de la seremia de transportes de Valparaíso frente a los incumplimientos de los operadores, lamentablemente esta misma situación se repite en todas las regiones del país y las autoridades del ministerio de transportes no han sabido enfrentarla, de hecho en dos años nunca hemos tenido la oportunidad de reunirnos con el ministro Juan Carlos Muñoz, solo nos hemos reunido en una oportunidad con el subsecretario Daza , pero para nada hemos solucionado ni menos avanzado en la problemática que nos aqueja, existe una gran informalidad laboral, excesos de jornada diaria (los conductores trabajan entre 12 y 16 horas diarias) por lo tanto se excede con creces las 45 horas semanales, en ninguna parte del país a un conductor se le paga un sueldo a fin de mes, y los operadores de transporte no se hacen cargo de esta obligaciones que están estipuladas en los contratos de perímetro de exclusión o en los de operación.

Lo que podemos destacar es el trabajo realizado por la Dirección Nacional del Trabajo a cargo de su director nacional don Pablo Zenteno el cual a solicitud de esta organización sindical a efectuado programas de fiscalización a nivel nacional en el año 2023 y que dieron como resultado 44 empresas multadas, más de 3.800 trabajadores muestreados, el monto total en multas ascendió a \$589.012.565 , las regiones fiscalizadas fueron Antofagasta, Valparaíso, Maule, Ñuble, BioBío y Los Lagos y los incumplimientos fueron No escriturar contratos de trabajo, no llevar registros de asistencia y determinación de horas de trabajo entre otras,

lamentablemente los operadores prefieren pagar las multas y no corregir su actitud, y otros operadores han optado por reclamar las multas en los tribunales laborales, pero ninguna empresa optó por corregir los incumplimientos y mejorar las condiciones laborales de sus trabajadores.

Estas brutales condiciones son el principal motivo que en nuestro sector cada día seamos menos conductores, y vemos con preocupación que para las nuevas generaciones las ofertas laborales que se ofrecen en transporte público no tienen ningún atractivo.

Y ahí está el problema, mientras no se mejoren las condiciones laborales de los trabajadores nunca el sistema mejorará, no basta con inyectar miles de millones o comprar la última tecnología, acá el problema está en ese conductor que al final del día es el que le para al usuario, le abre la puerta y lo traslada a su destino, mientras a ese conductor no se le mejore sus condiciones, mientras no tenga un contrato con el operador y un sueldo fijo acorde a su responsabilidad, que trabaje solo las horas establecidas en el código del trabajo en fin mientras no se le respeten todos sus derechos laborales será imposible asegurar un servicio de excelencia para los millones de usuarios en nuestro país, de verdad esperamos que muy pronto podamos discutir algún proyecto de ley que realmente regularice nuestro sector.

Esperamos como Coordinadora de Conductores poder ser un aporte a los cambios profundos que se deben realizar en el transporte público ya que la voz de los trabajadores más que nunca en este sector tan importante y esencial debe ser escuchada.”.

Enseguida, la Comisión escuchó a la **Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTRAMEN)**, cuyo **Presidente, señor Eduardo Castillo**, efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS. Boletín 15140-15. Segundo trámite constitucional (Senado).

CONSIDERACIONES

- a) Se privilegia la proliferación de la informalidad (Apps, vehículos particulares)
- b) Existe una competencia desigual, unos con apoyos económicos y otros NO (Sistema Red)

c) Se inauguran y anuncian constantemente nuevos servicios y vías para buses, sin la participación o complemento de los taxis colectivos. (En todas las Regiones)

d) Se evade pagar la tarifa en el sistema Red, sin la debida fiscalización; todo en perjuicio de los otros modos de transporte, como el taxi colectivo, sin la armonía y convivencia vial necesarias.

e) NO hay efectiva participación que permita el equilibrio del sistema Y desarrollo armónico en la ciudad en beneficio de la comunidad usuaria.

f) NO EXISTE UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE PUBLICO ARMÓNICO E INTEGRADO ENTRE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE, INCLUIDO EL TAXI COLECTIVO, en todas las regiones de Chile. En una competencia en equidad. Respetando los espacios de cada modo en particular, siendo complementos unos de otros. Con fiscalización efectiva.

g) Existe una abierta política pública de perjuicio e intenciones de extinción del Taxi Colectivo, con serias consecuencias sociales y medio ambientales. Con una operación de sobre oferta de buses que generan congestión y contaminación tanto acústica como medio ambiental en el área urbana de la Región Metropolitana.

h) Con una competencia en desigualdad de condiciones, paulatinamente se está generando una cesantía innecesaria, con un mínimo de sobre 9.000 familias afectadas en el área urbana de la región Metropolitana.

i) Se suma las constantes alzas de Combustibles, sin medidas de mitigación. Y, la escalada delictual.

j) Valoramos el avance del proyecto en la cámara de Diputados, y en la comisión de transportes y Telecomunicaciones del Senado, pero, Vemos con mucha preocupación QUE LAS INDICACIONES PRESENTADAS POR EL EJECUTIVO AL PROYECTO DE LEY Boletín 15140-15, en segundo trámite constitucional (Senado), NO INCLUYA AL TAXI COLECTIVOS DE LA REGIÓN METROPOLITANA en plenitud en igualdad de condiciones que las otras regiones y provincias del país.


-Estructura Fondo de Apoyo Regional Presentada por el MTT en el Senado, 3/01/2024

Destinos habilitados para el uso del FAR (artículo cuarto transitorio)		
Ítem	Ley vigente	Modificaciones
Programas de renovación (chatarrización)	Beneficiarios: Todos los taxis colectivos de regiones (44.802) y RM rural (4.382)	Se incorporan colectivos RM (dentro del anillo, 9.191)
Subsidio a la operación	Beneficiarios: No existe posibilidad para que Gores financien operación de taxi colectivo menor.	Se incorpora posibilidad de financiamiento de operación para el transporte público menor en todas las regiones y RM rural. (49.184) . NO se considera área urbana RM (9.191)

1. ES FUNDAMENTAL LA INCLUSIÓN EFECTIVA DEL TAXI COLECTIVO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA REGIÓN METROPOLITANA.

a) Se INCLUYA AL TAXI COLECTIVOS DEL ÁREA URBANA DE LA REGIÓN METROPOLITANA en plenitud en igualdad de condiciones que las otras regiones y provincias del país, EN EL PROYECTO DE LEY Boletín 15140-15, en segundo trámite constitucional (Senado). Tal como fue el compromiso, en el tercer trimestre del año 2022 y primer cuatrimestre del 2023, del Sr. ministro del MTT y asesores.

EL EJECUTIVO debe cumplir el compromiso asumido con el gremio, así la oportunidad estaría para todas las regiones de Chile, sin excepción. En una economía de libre mercado, para que la competencia sea justa debe existir igualdad de condiciones, igualdad de trato (lo cual no está ocurriendo con los taxis colectivos).



TAXIS COLECTIVOS RM y NACIONAL

REGIONES	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO RURAL	Parque Regional
	Parque	Parque	
Región Metropolitana	9023	4363	13386
Total Modalidad	49488	8654	58142
	15,5% RM Urbano /Nacional		23% RM/Nacional

FUENTE:
Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros - Subsecretaría de Transportes
Actualización: 29 de Febrero de 2024

b) INTEGRACIÓN OPERACIONAL E INCLUSIÓN EN PLENITUD AL TAXI COLECTIVO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, con pro y contras, a partir de lo existente y definido por el perímetro de exclusión a través de la resolución 2127/2017.

Es fundamental UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO ARMÓNICO E INTEGRADO ENTRE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE, INCLUIDO EL TAXI COLECTIVO. En una competencia en equidad. Respetando los espacios de cada modo en particular, siendo complementos unos de otros. Con fiscalización efectiva, y subsidios que permitan su modernización y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura. Considerando el acceso y operación a todas las vías especiales y corredores segregados, en todo Chile. Con IGUALDAD DE TRATO.

SR. PRESIDENTE, HONORABLE COMISIÓN:

El Taxi Colectivo es un servicio esencial para el desarrollo de las ciudades y traslado de la comunidad, el Ejecutivo no ha entendido que se está viviendo una crisis económica post pandemia con tremendos perjuicios para todos los rubros de la economía del país, insistiendo en avanzar en políticas públicas sin el diálogo y consenso adecuado, y sin medir los efectos futuros, privilegiando un modo de transporte por sobre otros. Se requiere de una acción más decidida y concreta del Estado Chileno con medidas económicas y administrativas de inclusión y reactivación. Por lo tanto, SOLICITAMOS, SU INTERVENCIÓN Y DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, HACIENDO SUYAS ESTAS SOLICITUDES Y SE PUEDA INCLUIR AL TAXI COLECTIVOS DE LA REGIÓN METROPOLITANA en plenitud en igualdad de condiciones que las otras regiones y provincias del país, con Subsidios permanentes y temporales, para modernización y gastos operacionales (Área urbana y rural). LLEGANDO AL CONSENSO NECESARIO PARA QUE EL TAXI COLECTIVO EN TODAS LAS REGIONES, INCLUIDA LA REGIÓN METROPOLITANA, PUEDAN SER CONSIDERADO CON SUBSIDIOS PARA LA MODERNIZACIÓN Y OPERACIÓN, ENTREGANDO LA OPORTUNIDAD DE PROYECTOS INTEGRALES E INCLUSIVOS DENTRO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. El gremio necesita una participación efectiva que permita la convivencia Y desarrollo armónico en las comunas y ciudades de nuestro país, en beneficio de la comunidad usuaria.

El Jefe de la División de Transporte Público Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Alan Sepúlveda, explicó que ha habido una disminución de los recursos que el Ministerio de Educación entregaba a través del Fondo de Apoyo a la

Educación Pública (FAEP), lo que se traduce en una reorganización de recursos internos, lo cual repercute en el transporte escolar a nivel nacional.

Acotó que hoy en día el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones financia alrededor de \$34.000 millones para 64.000 niños a nivel nacional y se está en una mesa de trabajo, junto al Ministerio de Educación, a fin de poder desarrollar un plan de trabajo de corto a mediano plazo para abordar la brecha en materia de transporte escolar.

Hizo hincapié en que el proyecto de ley no contempla una inyección fresca de recursos, sino más bien una reutilización, y que dos tercios de los fondos destinados para subsidios en el transporte público van a los Gobiernos Regionales y no pueden ocuparse en operación.

Estimó que la posibilidad de ocupar esos recursos en las regiones para financiar operación significaría un aumento sustancial en la mejora de la calidad del servicio en regiones. Dichos recursos son ocupados en transporte, pero muchas veces son gastados en otros proyectos de interés regional y actualmente no pueden ser ocupados en subsidios tarifarios de tecnología o de mejoramiento de estándar, no obstante, producto de la modificación que introduce este proyecto de ley sí van a poder ser ocupados en ello.

Refirió que se está trabajando en un piloto regulatorio para taxis colectivos, enfocado principalmente en la Región del Biobío, en la comuna de Lebu, donde se quiere conocer experiencias para poder incorporar subsidios a los taxis colectivos.

Hizo presente que hay muchas regiones del país en que el taxi colectivo es el medio de transporte único y exclusivo y por lo tanto no se quiere dejarlos fuera de la modificación de la ley, sino que más bien considerar los resultados del piloto para avanzar fuertemente en la incorporación de subsidios y mejoras de estándar para los taxis colectivos a nivel nacional.

En **sesión de 16 de abril de 2024**, la Comisión escuchó al **Presidente de la Asociación de Taxistas Independientes de Chile (ATICH)**, señor **Carlos Calderón** quien efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

PROYECTO DE LEY (BOLETÍN 15.140 -15)



PROBLEMÁTICA DE LOS TAXIS A NIVEL NACIONAL

- Siempre se **ha culpado al gremio por los problemas del sector**, pero jamás la autoridad se ha hecho la pregunta en qué han fallado ellos, si se han tomado las decisiones acertadas hacia el gremio.
- Permanentemente está la interrogante de **cuál es el real y concreto aporte de los taxis al transporte público, al desarrollo regional**, modernización o cuál es su rentabilidad social.
- El taxi tiene una **historia cercana a los 100 años en Chile y ha sido fundamental en el transporte público durante un siglo**, sin embargo, los únicos que hemos sido discriminados al extremo de querer exterminarnos.
- Cada vez que manifestamos porque no somos parte de subsidios (ley 20.378), **las respuestas de la autoridad a estas interrogantes resultan muchas veces ser poco claras, evitadas o simplemente quedan en promesas.**
- Cada vez que el MTT toma medidas respecto del transporte remunerado, **lo único que recibimos los taxistas son medidas perjudiciales** o portazos en la cara y más que apoyarnos nos siguen cavando la tumba.
- Permanentemente **se nos critica por no sumarnos a los avances en movilidad urbana, electromovilidad, uso de energías limpias**, pero cuando solicitamos el apoyo para concretarlos, simplemente se nos niega.
- En materias como **entrega de subsidios, recursos, proyectos referidos al transporte público y remunerado de pasajeros**, el taxi simplemente es mirado como el pariente o circo pobre por parte del MTT.

- **Es necesario que la autoridad y los gobiernos de turno cambien la mirada que tienen hacia el gremio** y exista una real voluntad política para trabajar responsablemente en dar respuesta a nuestros requerimientos.



MARCO LEGAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y REMUNERADO DE PASAJEROS

DECRETO N° 212

- El Art. 1° señala que este reglamento será aplicable a los **servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado**, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República.

- En su Art. N° 20° se señala claramente que: “**Los servicios de transporte público remunerado de pasajeros** podrán prestarse con buses, trolebuses, minibuses y automóviles de alquiler. Con los últimos podrán prestarse las modalidades de **servicio de taxi básico, de taxi colectivo y de taxi de turismo**.”

PROYECTO DE LEY

- Su Art. 1°, indica que la ley se crea con el objeto

de promover **el uso y mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en el transporte público remunerado de pasajeros**, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar las diferencias entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

El Art. 2° manifiesta que se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos y **como transporte público individual a los ciclos**. Lo anterior, en la medida en que estén destinados a un **uso masivo y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario** y, o contractual para su debida autorización y fiscalización.

El Artículo Cuarto Transitorio crea el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, **para el financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre**, marítima, lacustre, aérea y fluvial, en adelante, el “Fondo”.

CONCLUSIONES

- El decreto N° 212 es explícito en calificar a los servicios de transporte público, **y en que tipo de vehículo deben prestarse** de acuerdo a su naturaleza.
- Lo anterior permite afirmar que los taxis en todas sus modalidades **son servicios de transporte público remunerado** sin discriminación alguna.
- En segundo lugar el PDL señala claramente que los servicios a subvencionar **son los mismos indicados en el decreto N° 212**.
- Por el solo imperio de la ley todos los **vehículos de alquiler (taxis en todas sus modalidades)** se hacen parte en este proyecto.
- En tercer lugar, el ejecutivo quiere reconocer e incorporar a **los ciclos como un transporte público individual**, discrimina y excluye a los taxis.

Enseguida, continuó con la presentación el Presidente de la **Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo (UNITAXI A.G.)**, señor Luis Dubó quien expuso lo siguiente:

“LAS INTERROGANTES RESPECTO DE LA DISTRIBUCION DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DEL TRANSANTIAGO ESPECIALMENTE EN REGIONES.

- La historia ha demostrado que todos los

recursos destinados al subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros no son utilizados en su totalidad en el transporte público.

- **La rebaja de tarifas a los estudiantes, zonas aisladas y tercera edad en el transporte público menor**, a que refiere el Art. 1°, de la ley actual, nunca aplicó mientras estuvo en vigencia por años.

- **Todos los recursos del FAR destinados al transporte no terminan** siempre en el transporte público regional, pero tampoco se sabe en qué son utilizados y menos se han entregado oficios al respecto.

- **Según informe de la DIPRES en el 4to trimestre del 2023 a nivel nacional solo se ejecutó un 83,6 %** del total del presupuesto asignado al subsidio para el transporte público nacional.

- Durante el año **2023 solo se hicieron llamados en siete regiones al programa “Renueva tu Colectivo”** lo que significa aproximadamente un 15% del total del parque de colectivos a nivel nacional. (60.000 aprox.).

- **Las estadísticas al mes febrero del 2024, indican que solo se ha ejecutado un 8,1%** del presupuesto y ese porcentaje corresponde a la Región de Arica y Parinacota, lo que significa solo un 0,5% a nivel nacional.

- **Si el 25% de los recursos del FAR eran suficiente para la renovación de flota**, significa que no existe la necesidad de recursos extras para apoyar al taxi, más si en este proyecto se exigirá ocupar el 50% de estos fondos.

- **Lo anterior nos demuestran que es posible apoyar** al gremio con recursos al transporte público nacional, incluso con los recursos provenientes del FAR, que muchas veces orientados a otros proyectos distintos a la renovación.

- Como gremio nos preguntamos, si no se utilizan todos los recursos, **porque existe tanta resistencia por parte del Ejecutivo** para que el taxi en todas sus modalidades también se vea beneficiado y modernice su flota.

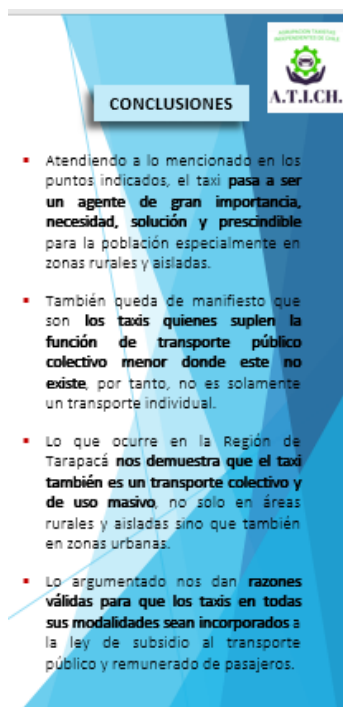
FUENTE DIPRES	
	
PROG: 19 01 06 2023 (M.M)	
Subsidio Transitorio:	251.194.750
Ejecución 1er Trimestre:	0
Subsidio Esp. Adic.:	171.004.272
Ejecución 1er Trimestre:	0
Subsidio Transp. Reg.:	18.076.097
Ejecución 1er Trimestre:	1.802.789
Fondo Apoyo Regional:	4.998.401
Ejecución 1er Trimestre:	0
PROG: 19 01 06 2024 (M.M)	
Subsidio Transitorio:	259.986.567
Ejecución 1er Trimestre:	0
Subsidio Esp. Adic.:	176.989.422
Ejecución 1er Trimestre:	0
Subsidio Transp. Reg.:	18.216.817
Ejecución 1er Trimestre:	1.851.812
Fondo Apoyo Regional:	48.092.615
Ejecución 1er Trimestre:	0

ARGUMENTOS PARA INCORPORAR AL TAXI EN EL PROYECTO DE LEY Y SUBSIDIOS AL TRANSPORTE

- La política del gobierno, **está orientada en fortalecer el transporte público colectivo**, sin embargo, es conocida por todas las autoridades la completa y nula existencia de estos medios de transporte en zonas alejadas de las grandes conurbaciones o comunas.
- Producto de la **falta de transporte público mayor y menor en ciertas zonas aisladas**, donde la conectividad de las personas se hace muy difícil, es el taxi quien suple y cubre esa carencia, convirtiéndose en el medio de transporte público remunerado primordial y esencial para ellos.
- Si consideramos **los efectos ambientales, seguridad vial, calidad del servicio, eficiencia en la movilidad, conectividad con el mundo rural**, más que estar ajenos a estas soluciones, el taxi entrega un importante aporte a esas interrogantes y demandas, pero muchas nos vemos disminuidos por falta de apoyo.
- En la **región de Tarapacá el parque de taxis es de 3.600 aproximadamente y son ellos quienes realizan el transporte público menor** solo en la zona urbana ante la mínima y casi nula existencia de colectivos (290 en total), por tanto, es válido que seamos incorporados.
- Finalmente y no menos importante es que, del

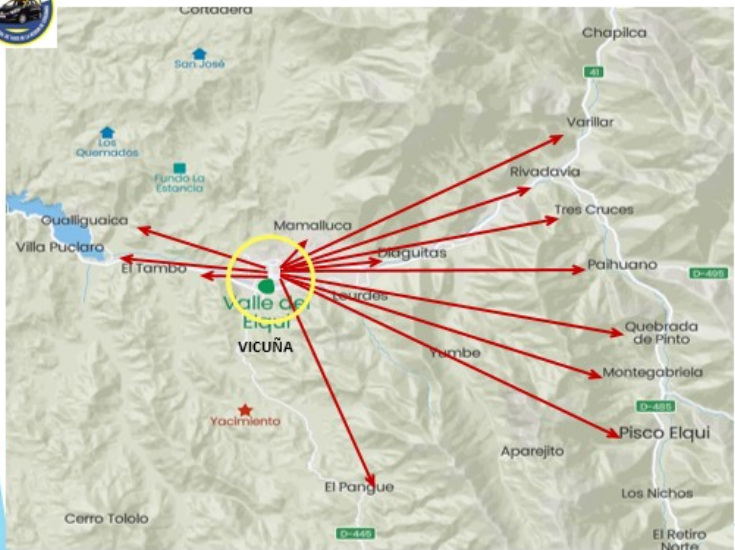
100% de la flota de taxis existente en el país, el 80% es trabajado por su propietario, en consecuencia, los subsidios irán en beneficio directo de miles de microempresarios, especialmente aquellos que prestan servicios en zonas rurales y aisladas.

• **No se puede determinar al arbitrio del Ministro o Ministerio de Transportes la naturaleza de los taxis** siendo que el Decreto N° 212 es uno solo para todas sus modalidades, sin embargo, dependiendo de que se trate nos encasillan, pero a la vez nos exigen lo mismo que al resto.



CONCLUSIONES

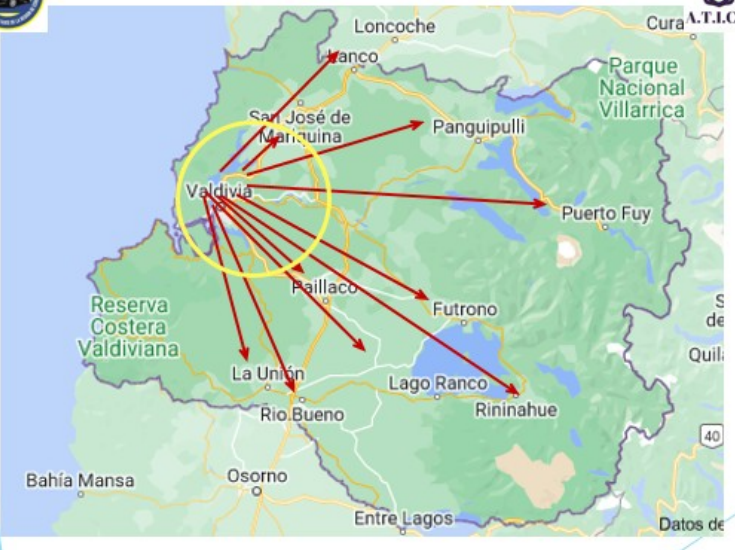
- Atendiendo a lo mencionado en los puntos indicados, el taxi **pasa a ser un agente de gran importancia, necesidad, solución y prescindible** para la población especialmente en zonas rurales y aisladas.
- También queda de manifiesto que son **los taxis quienes suplen la función de transporte público colectivo menor donde este no existe**, por tanto, no es solamente un transporte individual.
- Lo que ocurre en la Región de Tarapacá **nos demuestra que el taxi también es un transporte colectivo y de uso masivo**, no solo en áreas rurales y aisladas sino que también en zonas urbanas.
- Lo argumentado nos dan **razones válidas para que los taxis en todas sus modalidades sean incorporados a la ley de subsidio al transporte público y remunerado de pasajeros**.



REGIÓN DE COQUIMBO

Compuesta por:
03 PROVINCIAS
15 COMUNAS
03 GRANDES CIUDADES

- El 70% del Transporte público mayor y menor se concentra solo en las tres grandes ciudades, La Serena, Coquimbo y Ovalle.
- La comuna de Vicuña en el Valle del Elqui con una población de 35.000 habitantes aproximadamente tiene condición de zona rural, pero a la vez turística, pero carece de un transporte público.
- Ante la falta de transporte público menor, la población se moviliza solo en taxis hacia y desde las zonas aisladas de la ciudad, convirtiéndose este en el principal medio de transporte público (100 taxis Aprox.).



REGION DE LOS RIOS

2 PROVINCIAS
12 COMUNAS
2 GRANDES COMUNAS

- El 60% del transporte público mayor y menor se concentra en la ciudad de Valdivia y se desplazan dentro de la ciudad y hacia sectores residenciales.
- Zonas aisladas como por ejemplo Futrono, Lago Ranco, Puerto Fuy al no contar con transporte público mayor y menor los que movilizan a la población son los taxis.
- Por tanto, el taxi por este solo hecho se convierte en el principal e importante medio de transporte, cumpliendo un rol fundamental para la conectividad de las personas de las zonas rurales.

MODIFICACIONES SOLICITADAS POR EL GREMIO A L PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS (BOLETÍN 15.140-15)

ARTÍCULO SEGUNDO PROYECTO DE LEY
SE INCLUYAN A LOS TAXIS EN TODAS SUS MODALIDADES

INCISO TERCERO:

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, **TAXIS EN TODAS SUS MODALIDADES** y como transporte público individual a los sistemas de transporte público prestados con ciclos. Lo anterior, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y, o contractual para su debida autorización y fiscalización.

ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO
PROYECTO DE LEY

SE INCLUYAN A LOS TAXIS EN TODAS SUS MODALIDADES

INCISO PRIMERO:

Créase el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, continuador legal del Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor, **TAXIS EN TODAS SUS MODALIDADES** y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial, en adelante, el "Fondo". Este Fondo se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo tercero transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2° literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3° letra b), 4° y 5° de la presente ley."

SE INCLUYAN A LOS TAXIS EN TODAS SUS MODALIDADES Y SE PERMITA LA RENOVACIÓN POR VEHÍCULOS CONVENCIONALES

LETRA b), ORDINAL i) DEL ARTÍCULO 4° TRANSITORIO:

Agrégase, a continuación de la frase "y eficiencia en beneficio de los usuarios", la siguiente oración: ", junto a la infraestructura habilitante necesaria para el uso de las tecnologías incorporadas. Además, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de renovación de los **"TAXIS EN TODAS SUS MODALIDADES"** definidos en el Decreto Supremo N° 212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992, o el que lo reemplace, para prestar los servicios de transporte remunerado de pasajeros por medio de "VEHÍCULOS A COMBUSTION

INTERNA A TODOS AQUELLOS QUE CUMPLAN SU ANTIGÜEDAD MAXIMA DENTRO DE UN PLAZO MAXIMO DE SEIS AÑOS, UNA VEZ ENTRADA EN VIGENCIA LA LEY, POSTERIOR A ELLO LA RENOVACION BAJO ESTA LEY SOLO SE HARÁ CON VEHICULOS”, cero emisiones, además de la infraestructura habilitante necesaria para el uso de la tecnología que se trate”.

“NO OLVIDAR A UN GREMIO QUE SE HA DEDICADO POR DÉCADAS AL SERVICIO PÚBLICO CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA DEL PAÍS, SIN EMBARGO, HA SIDO OLVIDADO Y ABANDONADO”.”.

Posteriormente, la Comisión escuchó al **Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACoch)**, señor **Héctor Sandoval**, quien efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

“CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TAXIS COLECTIVOS DE CHILE

Acceso a la ley espejo 20.378

- En cuanto a la discusión de la ley 20.378 que tendrá vigencia has el año 2032 quisiéramos señalar lo siguiente:
- En primer lugar señalar que los taxis colectivos han perdido a lo menos un tercio de sus flotas y están pasando por uno de sus peores minutos desde su creación en la década de los 70 y los 80.
- Así como mejoran los servicios del transporte mayor esencialmente con grandes subsidios desde el gobierno central y desde los gobiernos regionales nosotros vamos perdiendo demanda.
- En la región metropolitana la evasión nos ha hecho trizas porque donde llega el metro o el metro tren ponen en funcionamiento una cantidad impresionante de buses alimentadores en los cuales el setenta por ciento no paga el pasaje por lo que en viajar gratis o pagar el pasaje en los taxis colectivos sin duda toman la primera opción.
- Además de ello nuestras jornadas de trabajo eran hasta la medianoche, pero ahora cuando se oscurece mueren las ciudades por temor a la delincuencia incluidos los restaurantes o locales nocturnos por lo tanto no tenemos pasajeros que transportar.
- Valoramos enormemente que los financiamientos para chatarrización o renueva tu colectivo vigente en todo el país desde el

año 2015 también hoy también cobren vigencia en la región metropolitana.

- Pero con la realidad antes descrita más la actividad ilegal que tiene más de 200 mil vehículos solo en las aplicaciones más otras formas de “piratearnos”, nuestra situación es caótica y tenemos que buscar alguna fórmula que nos permita competir en mejores condiciones.

- Por ello los colectivos necesitan adecuar sus trazados, acceder a la tecnología vía control de flota o aplicaciones dedicadas, al pago electrónico vía código QR y seguridad.

- Por ello es estrictamente necesario contar con recursos para operación, además no estamos hablando de más recursos, son los mismos que considera el proyecto actual tan solo que sirvan para renueva tu colectivo y para operación.”.

- - -

Como se señaló con anterioridad, de conformidad con la competencia que determinó la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones la Comisión de Hacienda se pronunció respecto de las siguientes disposiciones del proyecto de ley: artículo 1, con excepción de su número 6, y artículo 2, permanentes.

A continuación, se describen o reproducen, según el caso, en el orden del articulado del proyecto, las citadas disposiciones de competencia de vuestra Comisión:

Artículo 1

Introduce modificaciones en la ley N° 20.378, que crea un subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros.

Número 1

Reemplaza el artículo 1 por el siguiente:

“Artículo 1.- Créase, con el objeto de promover el uso y mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en el transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar las diferencias entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”.

En el artículo 1 propuesto en el numeral 1 del artículo 1 recayeron las indicaciones números 1H; 2H y 3H, del **Honorable Senador señor Coloma**.

1) La **indicación número 1H** agrega, a continuación de la palabra “uso”, la frase “del transporte público remunerado de pasajeros y de mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en la provisión de este servicio”, suprimiéndose la expresión “y mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en el transporte público remunerado de pasajeros”.

2) La **indicación número 2H** reemplaza la palabra “compensar” por la frase “complementar, en los casos que la ley determine”.

3) La **indicación número 3H** agrega, a continuación del vocablo “diferencias”, la expresión “que pudiesen darse”.

El **Honorable Senador señor Coloma** explicó que la indicación 1H, busca mejorar la redacción de modo de separar claramente los objetivos de promover el uso y la calidad del servicio.

El **señor Ministro** señaló que efectivamente la indicación 1H, mejora la redacción de la disposición.

En cuanto a la indicación 2H, el **Honorable Senador señor Coloma** refirió que la palabra “compensar” implica resarcir un daño, perjuicio o disgusto, por lo tanto, no resulta adecuada, toda vez que las diferencias entre ingresos y costos de operación de los servicios no han sido generadas para ocasionar un perjuicio, sino que la idea detrás de la disposición es complementar las diferencias.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que como aquella parte de la indicación que dispone “en los casos que la ley determine”, excedería de las facultades parlamentarias requeriría de patrocinio del Ejecutivo, sugirió dejar solamente la palabra “complementar” en lugar de compensar, eliminando el resto de la propuesta contenida en la indicación.

El **Honorable Senador señor Kast** planteó que tal vez la expresión “complementar” tampoco sería adecuada, por cuanto lo que busca la disposición es financiar el déficit que se producirá cuando se generen diferencias entre ingresos y costos.

El **Honorable Senador señor Lagos** sugirió utilizar la expresión “cubrir”.

El **señor Ministro** propuso adecuar la redacción en el sentido de “complementar las tarifas para cubrir las diferencias”.

El **Honorable Senador señor Kast** expresó que lo que se busca es financiar el déficit operacional que origina el sistema, pero no complementar tarifas, de modo que la expresión “financiar” sería más adecuada.

El **Honorable Senador señor García** observó que la palabra “financiar” supone hacerse cargo de todo el déficit y en ese sentido preguntó si eso es lo que hace hoy en día el subsidio o si solo compensa en parte o si complementa.

El **señor Ministro** respondió que los sistemas de transporte público reciben ingresos por tarifa, lo que en muchos casos no es suficiente para el nivel de servicio que se busca brindar, toda vez que se quisiera contar con un nivel de servicio mejor del que las tarifas pueden financiar y por ello se complementa.

Manifestó que el punto que planteó el Senador Kast resulta pertinente, toda vez que al complementar se debe indicar qué es aquello que se está complementando.

El **Honorable Senador señor Kast** sugirió utilizar la expresión “complementar los ingresos de las tarifas”. Agregó que resulta extraño complementar déficit toda vez que aquello que se complementa son los ingresos.

El **señor Ministro** se manifestó de acuerdo con la sugerencia del Senador Kast.

El **Honorable Senador señor Coloma** sugirió que la redacción quedara como sigue: “complementar las diferencias que pudieren darse entre ingresos y costos”, y de esta manera unir las indicaciones 2H y 3H.

El **Honorable Senador señor Kast** insistió en que las diferencias no se complementan, sino que lo que se complementa son los ingresos.

El **Jefe de Gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Roberto Flores** acotó que la preocupación del Senador Coloma radica en que la expresión referida a “complementar ingresos” se interprete como completar al 100% o que la expresión “cubrir la diferencia entre ingresos y costos”, también significara lo mismo, de tal manera que la expresión compensar sería más laxa en ese sentido.

El **Honorable senador señor Coloma** sugirió dejar la redacción de la disposición en la forma que propone el Ejecutivo, sin perjuicio de que en la Sala se busque una expresión más adecuada, ratificando su intención de utilizar la expresión “complementar” de modo que no se entienda que automáticamente se deberá financiar el 100% de las diferencias que se generen porque se podría caer en una caja sin fondo.

El **Honorable Senador señor Lagos** observó que el planteamiento del Senador Coloma obedece a otra naturaleza, por cuanto lo que busca es evitar hacia el futuro que, cada vez que se diga que falte una cantidad determinada, se entienda que hay que financiar el 100% de esa cantidad a todo evento y ello no estaría contenido en la indicación 2H.

El **Honorable Senador señor Coloma** aclaró que la argumentación entregada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es que temía que la palabra “complementar” se entendiera de una forma distinta a la palabra “compensar” y en ese sentido señaló no tener claridad acerca de que se vaya a entender de manera distinta, por cuanto en opinión del Ejecutivo la palabra “complementar” podría entenderse en términos de financiar sin fin y la expresión “compensar” acotaría mejor la disposición.

El **Honorable Senador señor Lagos** opinó que la expresión “complementar” era mejor que la palabra “compensar” en base a la primera acepción que entrega la RAE. Debido a ello expresó que tal vez hubiera sido una mejor alternativa ocupar las expresiones cubrir o financiar las diferencias que hay.

El **señor Ministro** consideró que el problema obedece a un tema de redacción e, independiente de lo que se votara respecto de la indicación, propuso trabajar en una redacción que deje conforme a todos y que vaya en línea con lo señalado por los Senadores Coloma y Kast.

El **Honorable Senador señor Coloma** sostuvo que se busca que la redacción de la norma quede bien de modo que no haya espacio para una mala interpretación.

-- En votación la indicación número 1H, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos.

-- La indicación número 2H fue rechazada con 1 voto a favor del Honorable Senador señor Coloma y 3 votos en contra de los Honorables Senadores señores Insulza, Kast y Lagos.

-- En votación la indicación número 3H, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos.

Número 2

Modifica el artículo 2.

En el inciso primero

a) Reemplaza, la frase “\$380.000.000 miles” por la siguiente oración: “\$492.000.000 miles para (i) la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el mismo monto será destinado para (ii) la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.”.

b) Elimina la siguiente oración: “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:

i) la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

ii) la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.”.

En el inciso tercero:

a) reemplaza la oración “, y se entenderá por” por la expresión “como”.

b) Agrega entre la expresión “taxis colectivos” y “en la medida en que”, la siguiente frase: “y como transporte público individual a los sistemas de transporte público prestados con ciclos. Lo anterior,”.

c) Agrega en el inciso final, después del punto final, lo siguiente: “Copia del referido decreto se enviará a las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.”.

En la letra b) recayeron las indicaciones números 4H y 5H.

1) La **indicación número 4H**, del **Honorable Senador señor García**, la reemplaza por la siguiente:

“b) Agrégase entre la expresión “taxis colectivos,” y “en la medida que”, la siguiente frase: “en todas sus modalidades, y como transporte público individual a los sistemas de transporte público prestados con ciclos. Lo anterior,”.

2) La **indicación número 5H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, suprime la frase “como transporte público individual a los sistemas de transporte público prestados con”.

El **Honorable Senador señor Lagos** se refirió a la indicación 4H y observó que en la modalidad de taxis se establece, en algunas regulaciones, diferenciaciones en sus categorías como son los taxis de turismo, taxis colectivos, etc., que en algunas normas se reconocen como tales y en otras al parecer no.

El **señor Ministro** aclaró que dentro de los taxis colectivos hay una sola modalidad y solamente los taxis básicos tienen más modalidades, razón por la cual incorporar la expresión “en todas sus modalidades” luego de la expresión “taxis colectivos”, en opinión del Ejecutivo, resultaría inocuo.

El **Honorable Senador señor García** observó que la indicación que se discute efectivamente contiene un error, por cuanto la idea era comenzar reconociendo a los taxis y, dentro de ellos, no solamente al básico sino que también a las otras modalidades de taxis, toda vez que se sienten excluidos del sistema de transporte cuando en su opinión son un aporte al sistema.

Añadió que, si bien es un transporte menor en relación a la cantidad de personas que trasladan, son una contribución al transporte. Agregó que Chile tiene una tradición respecto de los taxis, de tal manera que el objetivo de la indicación era poder reconocerlos y darles algún tipo de apoyo, particularmente respecto de la renovación o “chatarrización”.

El **Honorable Senador señor Lagos** hizo suya la inquietud planteada por el Senador García y en ese sentido solicitó la opinión del Ejecutivo sobre este punto, de modo de conocer qué ocurre con los taxis básicos y sus modalidades, con los taxis colectivos en regiones y cuál es el criterio para diferenciar entre uno y otro y de extender o no beneficios.

El Honorable Senador señor Coloma se sumó a los planteamientos de los Senadores García y Lagos, por cuanto el punto es muy relevante dentro de esta iniciativa legal respecto de la situación de los taxis que no son los taxis colectivos y particularmente acerca de la posibilidad de optar a mejoramientos como la “chatarrización”, de modo que si se va a hacer un esfuerzo de política pública en esta materia resulta importante que abarque una cantidad mayor de taxis, puesto que tienen un efecto muy importante en el transporte.

El Honorable Senador señor Insulza manifestó que la idea de incluir a todos los taxis es muy justa, sin embargo, no se cuenta con los recursos para ello, de modo que lo más realista es considerar solamente a los taxis colectivos por ahora.

El Honorable Senador señor Coloma replicó que resulta difícil saber cuándo se volverá a discutir un proyecto de ley de este tipo y además el señor Ministro ha hecho varios planteamientos en que señala que esto quedaría zanjado hasta el año 2032 en algunas materias.

Consideró que cuando hay una iniciativa legal que genera un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros y no se encuentra bien tratado el punto relativo a los taxis, resulta un problema que debería tratar de resolverse de la mejor manera posible, sobre todo cuando está pensado como una política de largo plazo.

El señor Ministro puso de relieve que la iniciativa legal que se discute se encuentra orientada al transporte público principalmente en condición de colectivo, que busca subsidiar aquellos modos de transporte que cuando las personas los prefieren generan una externalidad positiva para el sistema y por ello se busca promoverlos, por cuanto implican dejar los automóviles particulares en casa para utilizar un bus, por ejemplo.

Agregó que cuando se observa la definición de transporte público, el taxi básico queda fuera en sus modalidades (básico, ejecutivo y turismo de acuerdo la definición del decreto N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), que es a lo que apunta el espíritu de la indicación 4H.

Destacó que el proyecto de ley que se discute hace gestos hacia el mundo de los taxistas porque se entiende que juegan un rol relevante y en ese sentido el país se ha propuesto avanzar hacia una carbono neutralidad en términos de que, por ejemplo, todos los vehículos que se vendan en Chile a partir del año 2035 sean eléctricos y que todos los buses del país sean eléctricos al año 2040. En ese sentido enfatizó que los taxis tienen que ser parte en el objetivo propuesto al año 2035, teniendo en

cuenta además que son vehículos que recorren muchos kilómetros al año por lo tanto en los cuales, con mayor razón, se justifica avanzar rápidamente en ese proceso.

Asimismo, puntualizó que hay mayores beneficios operacionales toda vez que el costo operacional de un vehículo eléctrico es más barato y es por ello que la iniciativa en discusión se hace cargo de eso y plantea que los Gobiernos Regionales podrán destinar recursos a financiar la “chatarrización” de los taxis hacia vehículos eléctricos, materia que ha sido una solicitud y que ha sido vista con buenos ojos por el Ejecutivo y es parte de lo que se ha incorporado.

Puso de relieve que, en paralelo, en la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte, se definió regular a las empresas de aplicaciones y uno de los elementos de flexibilización del sistema que se definió para las aplicaciones fue que no tuvieran que tener un vehículo de 1.400 centímetros cúbicos, necesariamente, sino que podrían tener un “equivalente” lo que incluiría a ciertos tipos de vehículos de empresas de aplicaciones de 1.200 centímetros cúbicos más turbo.

Resaltó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se comprometió a realizar la misma flexibilización mencionada respecto de los taxistas y en ese sentido se los está incorporando en el decreto N° 212 para abrir ese espacio, lo que se traduciría también en un beneficio para el mundo de los taxis.

En cuanto a la indicación número 5H, el **Honorable Senador señor Coloma** explicó que se estaría creando un concepto de transporte público individual pero la categoría de transporte público menor la incluye y además el decreto N° 212 se refiere al transporte público individual acotado al taxi básico, turismo y a los ciclos.

En razón de lo anterior, estimó podría haber contradicciones respecto de lo que busca la disposición, que se intenta resolver mediante la indicación que se discute. Añadió que esta materia habría sido conversada con el Ejecutivo y se habría arribado a un acuerdo al respecto.

El **señor Ministro** acotó que el punto que se plantea respecto de la indicación número 5H responde más bien a un tema de redacción que estimó razonable aprobar.

-- **En votación la indicación número 4H, fue rechazada con 4 votos en contra, de los Honorables Senadores señores Coloma, Insulza, Kast y Lagos, y con la abstención del Honorable Senador señor García.**

-- En votación la indicación número 5H, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos.

Número 3

Modifica, en tres literales, el artículo 5.

Letra a)

Agrega en el inciso primero, a continuación de la expresión “como un complemento al transporte público terrestre.”, la siguiente oración: “Dentro de este Programa y según las necesidades del territorio, los gobiernos regionales realizarán una priorización de proyectos nuevos, respecto de los subsidios destinados al transporte público remunerado en zonas aisladas, al transporte escolar y el orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país.”.

Letra b)

Agrega en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “En dicho reglamento se establecerá los mecanismos para que los gobiernos regionales realicen la priorización contemplada en este artículo.”.

Letra c)

Incorpora un inciso final, nuevo, del siguiente tenor:

“Para efecto del subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país, se entenderá que se requiere un tráfico especial de transporte público en modo terrestre, marítimo, lacustre o fluvial cuando los servicios existentes no sean suficientes para satisfacer los niveles de servicios y oferta requeridos en las zonas de implementación. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá justificar mediante un estudio técnico la necesidad de esta clase de sistemas complementarios de transportes.”.

En el inciso final propuesto en la letra c) del número 3 del artículo 1 recayeron las indicaciones números 6H y 7H, del **Honorable Senador señor Coloma.**

1) La **indicación número 6H** agrega, después de la expresión “mediante un estudio técnico”, la siguiente frase: “y una evaluación técnica económica, como documento interno de la administración, que analice su rentabilidad social realizada por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia,”.

2) La **indicación número 7H** agrega, después de la expresión “sistemas complementarios de transportes”, la siguiente frase final: “, a fin de velar por la eficacia y eficiencia del uso de los fondos públicos”.

El **Honorable Senador señor Coloma** explicó que el sentido de la indicación 6H se traduce en que estas materias deben evaluarse y es deseable que así ocurra, toda vez que los subsidios en Chile no se revisan y permanecen eternamente, con el consiguiente reclamo a posteriori acerca de que el gasto social es ineficiente, de tal manera que hubiese querido incorporar la indicación en esta iniciativa que se discute, sin embargo requiere el patrocinio del Ejecutivo.

El **Honorable Senador señor Kast** se sumó a la inquietud planteada por el Senador Coloma y consideró que una de las cosas que tiene Chile como parte de su patrimonio, en la decisión de sus políticas públicas, son las evaluaciones sociales de rentabilidad social. En razón de ello manifestó suscribir el espíritu de la indicación del Senador Coloma, más allá de que no pueda votarse por requerir del patrocinio del Ejecutivo.

El **señor Ministro** aclaró que los subsidios al transporte público son revisados por el Ministerio de Hacienda y por la Contraloría General de la República y precisó que más adelante en el texto de esta iniciativa legal se apreciarán otras indicaciones que van en línea con lo que propone el Senador Coloma.

Puntualizó que en este caso no sería necesaria la indicación, pero sí se recoge el espíritu de la propuesta del Senador Coloma más adelante en el texto.

-- **La indicación número 6H fue retirada por su autor.**

-- **En votación, la indicación número 7H fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos.**

Reemplaza el inciso segundo del artículo 6 por el siguiente:

“Anualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados sobre la implementación de los planes anti-evasión asociados a la operación del sistema establecido en el artículo 2 numeral i) de la presente ley, incluyendo los resultados obtenidos en la aplicación del plan durante el año anterior y la actualización de sus metas. Asimismo, informará sobre los estudios y definiciones tendientes a ampliar las áreas geográficas de los sistemas de transporte público beneficiados por el subsidio, así como del gasto fiscal del subsidio destinado a las distintas modalidades de transporte público subterráneo y de superficie, de corresponder.”.

o o o o o

La **indicación número 8H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, intercala en el artículo 6, como inciso tercero, nuevo, el siguiente:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará trimestralmente, y en un plazo máximo de 30 días corridos finalizado el respectivo trimestre, a las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, sobre la situación financiera del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Dicha información indicará al menos los ingresos totales, desagregado en Ingresos operacionales y aportes fiscales por cada subsidio; aportes fiscales por el subsidio de rebaja de la tarifa de adulto mayor; gastos totales, desglosando los relativos a concesionarios de buses, metro, tren central, servicios complementarios, infraestructura, del período y de arrastre de años anteriores en caso de existir; los costos extraordinarios no presupuestados, detallando la naturaleza y motivo de cada uno, la fecha en que ocurrieron y cómo fueron cubiertos financieramente, así como los niveles de evasión del pasaje en base a la medición más reciente. Asimismo, el informe indicará los niveles de demanda, cantidad de transacciones y número de viajes efectuados en los meses de cada trimestre, desagregado por cada modo. También, en el escenario de que se ejerza la facultad de la Ley 21.184, se deben enviar los decretos especificados en dicha norma. Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al término de cada semestre, en un plazo máximo de 30 días finalizado el semestre respectivo, presentará los antecedentes del periodo indicados en el inciso anterior ante las comisiones

de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.”.

El **Honorable Senador señor Coloma** precisó que muchos de los elementos de la indicación venían en el texto original del proyecto, pero la diferencia radica en revisar lo que se está haciendo en materia de evasión, toda vez que no se habla de los porcentajes de evasión que se producen en los buses del Transantiago, que son muy altos, lo cual es pagado por todos los chilenos, y como se trata de cantidades gigantescas es bueno contar con información y un plan que permita saber de qué manera se enfrenta la evasión.

Acotó que el sentido de la indicación es pedir información de manera de poder hacer un seguimiento al Ministerio respectivo para ver, particularmente, cómo se ejecutan los planes antievasión y cómo se están cumpliendo.

El **señor ministro** manifestó estar disponible para entregar toda la información que sea necesaria al Parlamento, de manera que pueda llevar adelante de manera eficaz su rol fiscalizador.

Refirió que, efectivamente, se habla de recursos que son importantes y la evasión en los buses es un aspecto que preocupa y que ha sido complejo de abordar, no obstante lo cual se han tomado medidas que procuran bajar la evasión en la mayor medida posible.

El **Honorable Senador señor Lagos** consideró que el deber de informar trimestralmente y en un plazo de 30 días corridos finalizado el respectivo trimestre implicaría a muchos funcionarios destinados a ese fin.

Agregó que, si bien el Senador Coloma ha señalado que la mayor parte del contenido de la indicación se encontraba en el proyecto original, aquello que se agrega en la indicación y que señala “... así como los niveles de evasión del pasaje en base a la medición más reciente.”, sería la diferencia que se incorpora con la indicación que se discute.

El **señor Ministro** señaló que la información que se solicita es información que tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la gestión del sistema, no obstante es una información que deberá entregarse con una alta frecuencia considerando que actualmente se entrega una vez al año.

El **Honorable Senador señor Coloma** hizo hincapié en que lo más importante es considerar las políticas antievasión.

El **Honorable Senador señor Lagos** manifestó su intención de voto favorable respecto de la indicación número 8H, aun cuando el nivel de detalle de la información que se solicita es un incentivo importante para los Senadores de regiones de tratar de acercarse a ese nivel de información desagregada para el transporte público en regiones respecto del uso de los recursos espejo.

El **señor Ministro** hizo presente que para poder contar con esos niveles de información resulta clave contar con sistemas de recaudo automático. Agregó que en Chillan todos los buses funcionan de esa manera, asimismo en Temuco hay un proceso de licitación para implementar este sistema de modo que es parte del proceso en el cual se está trabajando para avanzar con el sistema de recaudo electrónico en distintos lugares del país, sin perjuicio de entender los problemas de la Región de Valparaíso.

El **Honorable Senador señor Lagos** replicó que desde el año 2011 se encuentra pendiente la licitación en el transporte en la Región de Valparaíso, en que distintos gobiernos y ministros no han sido capaces ni han tenido la fuerza política para sacarlo adelante e implementarlo y puntualizó que en tanto no se termine con el sistema de “boleto cortado” ello va a seguir sin concretarse.

El **Honorable Senador señor Kast** observó que a través de la indicación que se discute pareciera que se le estuviera solicitando al señor Ministro una mayor frecuencia en la entrega de información, en circunstancias de que el artículo 6 de la ley N° 20.378, vigente ya establece la frecuencia trimestral para la entrega de información, y lo único que se agregaría a través de la indicación es el punto relativo a la evasión.

El **señor Ministro** aclaró que la entrega de información relativa a la evasión tiene una frecuencia anual.

El **Honorable Senador señor Insulza** hizo presente que cabe preguntarse qué se hará con la información que entregue el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones relativa a la evasión, cuando todos los días se observa cómo algunas personas saltan los torniquetes en el metro, por ejemplo. Agregó que este punto es un problema de seguridad pública más que del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El **Honorable Senador señor Lagos** manifestó que para impedir la evasión la sanción debiera ser *ex post* más que *ex ante*.

El **Honorable Senador señor Insulza** hizo hincapié en que lo anterior responde a un problema de orden público grave y

si bien los sistemas de cobranza electrónica podrían ayudar, el hecho de que las personas simplemente quieran usar el servicio sin pagar el pasaje y pasen por el lado es un problema grave.

El Honorable Senador señor Lagos agregó que la afirmación acerca de que en aquellas regiones del país donde se ha implementado el sistema de pago por boleto habría una mayor evasión es relativa, e hizo presente que en la Región de Valparaíso el pago del pasaje de metro se encuentra digitalizado, de modo que se paga con tarjeta y aun así se observa cómo las personas hacen fila fuera de la estación a fin de entrar por el costado sin pagar su pasaje.

-- En votación la indicación número 8H, fue aprobada con 3 votos a favor, de los Honorables Senadores señores Coloma, Kast y Lagos, y con la abstención del Honorable Senador señor Insulza.

o o o o o

o o o o o

La **indicación número 9H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, agrega al artículo 6 un inciso final, nuevo, del tenor que sigue:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones velará por la publicación en la web del Directorio de Transporte Público a más tardar el 1° de marzo de año siguiente, del informe de Gestión del año anterior.”.

El Honorable Senador señor Coloma resaltó que el último informe respecto de la gestión del año 2022 se acaba de conocer hace poco, de modo que la idea detrás de la indicación número 9H sería tratar de avanzar en periodicidad generándole una obligación al Ministerio.

-- En votación, la indicación número 9H fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, Insulza, Kast y Lagos.

o o o o o

Número 5

Modifica el artículo 7 de la siguiente forma:

a) Reemplaza el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 7.- A partir de la fecha de publicación de esta ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros o en la población beneficiaria de estas rebajas deberá ser visado previamente por el Ministerio de Hacienda.”.

b) Incorpora en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “Los convenios o contratos cuya validez o duración sea inferior a tres años y que sean financiados con cargo al presupuesto del artículo 2 numeral i) de esta ley, deberán ser informados al Ministerio de Hacienda por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Número 7

Modifica el artículo 15 de la siguiente forma:

a) Reemplaza en el inciso tercero la frase “según el múltiplo de 10 pesos más cercano” por la expresión “al valor en pesos más cercano al porcentaje determinado”.

b) Reemplaza el inciso cuarto por el siguiente:

“Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas por sobre los reajustes por variaciones de costos o para financiar el sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, según se indica en las letras a) y c) del artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% de la tarifa adulto vigente. Mientras esté vigente el subsidio a que se refiere el artículo tercero transitorio de la presente ley, el Panel no podrá determinar una reducción en el nivel general de tarifas.”.

Número 8

Agrega en el inciso primero del artículo 17, antes de la oración “Serán causales de cesación en el cargo”, la siguiente frase: “Los miembros del Panel deberán ejercer sus funciones con estricto apego a la ley y de manera objetiva, quedando obligados a guardar estricta reserva de toda la información de la que tomen conocimiento con motivo u ocasión del ejercicio de sus funciones.”.

Número 9

Modifica el artículo 20 de la siguiente forma:

a) Elimina el inciso primero.

b) Reemplaza el inciso segundo, que ha pasado a ser primero, por el siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá financiar, diseñar, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores y mayores contenidas en los planes maestros a los que se refiere la letra a) del artículo 104 quinquies de la ley N° 19.175, orgánica constitucional sobre gobierno y administración regional, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fija el decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, del año 2005. Para efectos de esta ley, se entenderán como obras públicas menores las estaciones de transbordo con o sin zonas pagas; paraderos; terminales; señales de tránsito; demarcaciones; y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público; además de las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras ya señaladas. A su vez, se entenderán como obras públicas mayores las ejecuciones de proyectos complementarios a la infraestructura de transporte y que comprendan obras de pavimentación; mejoramiento del estándar de la calzada; repavimentación; reparación; remodelación; adecuación de los perfiles existentes; redistribución del espacio de la calzada; medidas de gestión de velocidad o implementación de ciclovías. Asimismo, quedarán comprendidos como obras públicas mayores la ejecución de proyectos complementarios a proyectos de infraestructura, incluyendo cruces peatonales; proyectos de pavimentación, agua potable y alcantarillado; absorción de aguas lluvias; riego; iluminación; electricidad; cálculo; diseño vial; y paisajismo. Lo anterior, sin perjuicio de las responsabilidades y competencias de otros organismos.”.

c) Elimina el inciso tercero.

d) Reemplaza el inciso cuarto, que ha pasado a ser segundo, por el siguiente:

“Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar, operar y recibir en comodato los bienes muebles e inmuebles que se requiera para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios, particularmente para asegurar la conectividad de las zonas aisladas del país.”.

Número 10

Reemplaza el artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un plan maestro al que refiere la letra a) del artículo 104 quinquies de la ley N° 19.175, orgánica constitucional sobre gobierno y administración regional, respecto de las obras públicas menores y mayores, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar aquellas acciones a que se refieren los incisos primero y segundo del artículo 20 de la presente ley o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.”.

Número 11

Incorpora un artículo 24, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 24.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá ejecutar o autorizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o evaluar la extensión geográfica de los sistemas o servicios de transporte público. Los programas serán implementados mediante resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrita además por el Ministerio de Hacienda, en la que se establecerá la forma, condiciones particulares de ejecución y plazo. Aquello no podrá exceder de un año, renovable por un año adicional, previa resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dando cuenta de los fundamentos que justifican su renovación. Los programas piloto serán ejecutados por las empresas de transporte que defina el Ministerio mediante los instrumentos pertinentes.

Los programas piloto serán financiados con los recursos a los que se refieren los numerales i) o ii) del artículo 2 de la presente ley, según corresponda.”.

Número 12

Modifica el artículo tercero transitorio:

Letra a)

Reemplaza el inciso primero por el siguiente:

“Autorízase hasta el año 2032 la disposición de un aporte especial para el transporte y conectividad regional por hasta \$423.000.000 miles anuales en pesos 2023, por sobre el monto señalado en

el artículo 2 de la presente ley para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El mismo monto se destinará a la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto y las demás regiones del país.”.

En la letra a) del numeral 12 recayó la **indicación número 10H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, para sustituir el guarismo “2032” por “2027”.

El **Honorable Senador señor Coloma** explicó que el Ejecutivo estaría incorporando un lapso de duración hasta el año 2032, de modo que si habrá una política de 8 años habría que incorporar materias como, por ejemplo, aquella relativa a los taxis.

En razón de lo anterior señaló que, a través de la indicación que se discute, se busca reducir ese plazo en términos de que, si el Ejecutivo no puede hacer un planteamiento hoy día, al menos pueda hacerlo en su momento.

-- La indicación número 10H fue retirada por su autor.

Letra b)

Elimina, en el inciso cuarto, la palabra “adicional”.

Número 13

Modifica, en dos literales, el artículo cuarto transitorio:

Letra a)

Reemplaza el inciso primero por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, continuador legal del Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial, en adelante, el “Fondo”. Este

Fondo se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo tercero transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2 literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3 letra b), 4 y 5 de la presente ley.”.

En el inciso primero del artículo cuarto transitorio propuesto en el numeral 13 recayeron las indicaciones números 11H; 12H; 13H y 14H.

1) La **indicación número 11H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, reemplaza la frase “Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional” por la denominación “Fondo de Apoyo a la Inversión Regional, en adelante, el “Fondo”.

2) La **indicación número 12H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, agrega, a continuación de la expresión “iniciativas de”, la frase “inversión asociadas tanto a”.

3) La **indicación número 13H**, de la **Honorable Senadora señora Rincón**, agrega, después de la expresión “colectivo menor” la frase “, taxis en todas sus modalidades”.

4) La **indicación número 14H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, reemplaza la frase “en adelante, el “Fondo” por la oración “y otras iniciativas de inversión”.

-- **Las indicaciones números 11H, 12H y 14H fueron retiradas por su autor.**

-- **La indicación número 13H fue declarada inadmisibles por el Presidente de la Comisión.**

Letra b)

Efectúa enmiendas en el inciso tercero, numeral 1

Ordinal i

En su literal a):

- Elimina la frase”; 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”.

- Agrega, a continuación de la frase “y eficiencia en beneficio de los usuarios”, la siguiente oración: “, junto a la infraestructura habilitante necesaria para el uso de las tecnologías incorporadas. Además, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de renovación de los taxis básicos definidos en el decreto supremo N° 212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992, o el que lo reemplace, para prestar los servicios de transporte remunerado de pasajeros por medio de vehículos con cero emisiones, además de la infraestructura habilitante necesaria para el uso de la tecnología que se trate”.”.

- Agrega, a continuación de la frase “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.”, la siguiente oración: “El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.”.”.

- Sustituye la coma que sigue a la expresión “restituir la suma percibida” por un punto y seguido e intercálase la siguiente oración a continuación: “A su vez, durante el periodo de 48 meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 88 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 2021 o el que lo reemplace, en los días hábiles del periodo establecido y en los días inhábiles, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser”.”.

En el ordinal i del literal b) contenido en el numeral 13 del artículo 1, recayeron las indicaciones números 15H; 16H; 17H y 18 H.

1) La **indicación número 15H** de la **Honorable Senadora señora Rincón**, agrega a continuación de la expresión “taxis básicos” la siguiente: “en todas sus modalidades”.

2) Las **indicaciones números 16H**, del **Honorable Senador señor Coloma** y, 3) **17H**, de la **Honorable Senadora señora Rincón**, agregan, a continuación de la expresión “por medio de vehículos”, la siguiente frase: “a combustión interna a todos aquellos que cumplan su antigüedad máxima dentro de un plazo máximo de seis años,

una vez entrada en vigencia la ley, posterior a ello la renovación bajo esta ley solo se hará”.

4) La **indicación número 18H**, del **Honorable Senador señor García**, agrega en la oración que se intercala, a continuación de la expresión “vehículos beneficiados”, la frase “, tales como taxis básicos, taxis ejecutivos y taxis de turismo,”.

El Honorable Senador señor Coloma señaló que lo que se busca a través de la indicación 16H es la gradualidad en la renovación de los vehículos a combustión interna, estos son los taxis, materia que no ha sido incorporada por el Ejecutivo, sin perjuicio de proponer un cambio importante con esta norma. En razón de ello solicitó al señor Ministro explicar lo que se está haciendo en esta materia y por qué no se plantea la gradualidad, que es lo que pareciera más conveniente de hacer y que normalmente se implementa en todo tipo de políticas públicas.

El señor Ministro refirió que el país ha suscrito acuerdos para avanzar hacia la carbono neutralidad y en ese sentido el sector transporte es clave, en tanto sector responsable de cerca de un 30% de las emisiones.

Agregó que el esfuerzo que se ha hecho en materia de generación eléctrica no se ha condicho con un símil en el transporte y es por ello que se ha fijado el objetivo de que al año 2035 solo se vendan vehículos eléctricos y los primeros que tienen que hacer ese esfuerzo son aquellos que circulan más kilómetros en un año, puesto que hay más emisiones en juego.

Puntualizó que lo que propone el proyecto de ley que se discute es abrir por primera vez la Ley de Subsidio al Transporte Público para que los Gobiernos Regionales puedan destinar parte de los recursos que van a recibir, de modo que los taxistas puedan dar el salto de pasar de un vehículo de combustión interna a un vehículo eléctrico.

Puso de relieve que la iniciativa constituye un gesto importante para el sector de los taxis y permite poder ir descarbonizando esa industria. Hizo presente que si, por el contrario, se apunta a la mantención de la chatarrización con vehículos nuevos de combustión interna se torna más difícil avanzar hacia la descarbonización.

El Honorable Senador señor Coloma replicó que un auto eléctrico vale mucho más que un auto de combustión interna, de modo que la inquietud que se genera al respecto es que será imposible de financiar y ello conllevará a que en la práctica no va a funcionar, toda vez que el subsidio no es para financiar el costo total del vehículo eléctrico.

En razón de lo anterior, planteó que debiera seguirse la línea planteada por el Ejecutivo al año 2035, pero que al 2030 se pueda hacer un avance respecto de modelos híbridos, por ejemplo.

Observó que, si en una región se obliga a la compra de vehículos eléctricos, habrá que preguntarse si existe la capacidad de suministro eléctrico para abarcar un trayecto entre Constitución y Chanco, por ejemplo.

Insistió en que por medio de la gradualidad podría avanzarse mejor y no disponer que de la noche a la mañana todo el proceso se cambie, por cuanto ello no conversa con la realidad actual de Chile y tampoco conversa con los costos. Debido a ello llamó a los miembros de la Comisión a tener conciencia acerca de lo que se está aprobando, de manera que los taxistas de las respectivas regiones que representan no reclamen después que están optando a un vehículo eléctrico de un alto o costo, o que no tienen como suministrar de la electricidad suficiente a dicho vehículo.

Hizo presente que al menos en las comunas de la Región del Maule no hay capacidad en todas las comunas para suministrar electricidad.

El **Honorable Senador señor Lagos** expresó estar a favor de la gradualidad en las cosas, y preguntó al Ejecutivo cuál sería el obstáculo o por qué razón la propuesta de esta indicación torna difícil pensar en una gradualidad como la que se plantea, que es de seis años.

El **señor Ministro** contestó que hoy día si una persona que conduce un taxi quiere acudir al Estado para hacer su chatarrización, ese beneficio no está disponible. Lo que hoy en día tiene el Estado son los programas “Renueva tu Taxi Colectivo”, “Renueva tu Micro”, y lo que se propone mediante esta disposición es abrir un espacio que hoy día no hay y se abre no solamente para la renovación del vehículo, sino que también para poder financiar parte del sistema de carga para que las personas puedan contar con ello en sus domicilios.

El **Honorable Senador señor Lagos** consultó por las cifras involucradas considerando el costo total de un vehículo eléctrico.

El **señor Ministro** respondió que el proyecto de ley no se pronuncia respecto de las cifras y agregó que los fondos irán a los Gobiernos Regionales que tendrán que definir, en función de los recursos que reciban, cómo los van a distribuir.

Reiteró que la idea detrás de esta disposición es que los taxistas puedan recurrir a los Gobiernos Regionales para que estos

definan un fondo que establezca la cantidad de recursos destinados a renovación de taxis eléctricos.

El **Honorable Senador señor Lagos** hizo presente la inadmisibilidad de la indicación.

El **Honorable Senador señor Coloma** manifestó su intención de reclamar la inadmisibilidad de la indicación, señalando que no se discute un asunto económico, toda vez que la cantidad la definirá el Gobierno Regional respectivo, sino que se pueda durante un periodo determinado usar no necesariamente un tipo de vehículo.

Hizo hincapié en que la indicación que se discute no altera la administración financiera del Estado, sino que está referida al tipo de elegibilidad que tiene un vehículo.

El **Honorable Senador señor Lagos** puntualizó que la indicación dispone la forma en que se utilizarán los recursos, de modo que sería inadmisibile.

Agregó que la disposición refiere que los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas, y a ese respecto cabe preguntarse qué pasará si no hay recursos para ello.

El **señor Ministro** puso de relieve que los recursos que van a los Gobiernos Regionales no son menores y deben ser distribuidos entre distintos programas.

Añadió que los programas “Renueva tu Micro” y “Renueva tu Taxi” han resultado exitosos y han logrado incluso que algunos de estos colectivos pasen a vehículos eléctricos.

Señaló que si bien es cierto lo que plantea el Senador Coloma, en cuanto a que se apunta hacia un objetivo final que es el de descarbonizar, es justo en el segmento donde es más eficiente teniendo en cuenta los kilómetros que recorren los taxis al año.

Acotó que el punto es más bien de recursos para poder hacer la inversión inicial y, en ese sentido, consideró que los Gobiernos Regionales van a tener esa posibilidad. Destacó que los vehículos eléctricos han ido bajando de precio y junto con ello ocurrió que el mes pasado fue el mes en que hubo mayor cantidad de venta de vehículos eléctricos.

Agregó que, además, habrá financiamiento para el suministro eléctrico.

El **Honorable Senador señor Kast** observó que los autos eléctricos se cargan en las casas y de noche y el problema ocurre cuando no se tiene cómo cargar en la noche, de manera que cualquier persona que compre un auto eléctrico tiene que tener el cargado en su casa.

-- Las indicaciones números 15H, 16H, 17H y 18H fueron declaradas inadmisibles por el Presidente de la Comisión.

Solicitada la votación acerca de la declaración de inadmisibilidad de la indicación 16H, se registró 1 voto por la inadmisibilidad y 3 votos por la admisibilidad.

Enseguida, las indicaciones 16H y 17H, ambas del mismo tenor, fueron aprobadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, Insulza, Kast y Lagos.

El Ejecutivo formuló reserva de constitucionalidad respecto de las indicaciones aprobadas.

Ordinal ii

Reemplaza el literal b) por el siguiente:

“b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura, de gasto asociado a la operación de transporte público colectivo mayor o colectivo menor o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación. Asimismo, podrá financiar la operación de sistemas de transporte público prestados con ciclos bajo un criterio de eficiencia en el uso de los recursos. Un decreto expedido por el Ministerio de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo.”.

Ordinal iii

Reemplaza el literal c) por el siguiente:

“c) Cualquier otro proyecto de inversión distinto de los señalados anteriormente, los que deberán constituir infraestructura

habilitante para la implementación de servicios de transporte público o para la conectividad de zonas aisladas.

Al menos un 50% de la asignación con cargo al Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores. Para estos efectos, los Gobiernos Regionales deberán contar con el apoyo técnico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En caso de que parte del Fondo se destine a subsidios operacionales implementados en los sistemas de transporte público bajo los esquemas de regulación establecidos en la ley N° 18.696 o en servicios regulados en el marco del artículo 5 de la presente ley, corresponde a los gobiernos regionales definir los servicios que podrán ser financiados con cargo a la asignación del Fondo, previa validación técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La ejecución de estos servicios deberá realizarse por medio de convenios mandatos entre el Gobierno Regional respectivo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien se constituirá como parte ejecutora a fin de asegurar la coordinación necesaria en el uso de estos recursos.”.

Asimismo, la asignación con cargo al Fondo podrá financiar programas de apoyo en las distintas regiones para que el transporte público mayor y colectivo menor sea íntegramente efectuado a través de medios de transporte que usen energías limpias o electromovilidad.

Los Gobiernos Regionales deberán informar anualmente a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto de los proyectos mencionados en los literales a), b) y c) precedentes y su respectivo costo. Un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, establecerá las categorías según las cuales los Gobiernos Regionales deben reportar los proyectos. Este reglamento deberá dictarse en el plazo de doce meses contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial.”.

Número 14

Introduce enmiendas en el artículo octavo transitorio:

a) Agrega a continuación de la expresión “remuneración” la frase “y “cualquier otro ingreso asociado a la labor” las tres veces que aparece.

b) Sustituye la palabra “podrán” por “deberán”.

c) Incorpora el siguiente inciso segundo, nuevo:

“En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las conductoras y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima. Dicha institución también realizará inspecciones aleatorias.”.

Número 15

Sustituye en el artículo decimo transitorio el guarismo “2022” por “2032”.

Número 16

Incorpora un artículo decimotercero transitorio, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo Decimotercero Transitorio.- En las regiones en que se implemente cualquier esquema de regulación de aquellos establecidos en la ley N° 18.696, con excepción de la Región Metropolitana de Santiago, el Gobierno Regional que corresponda constituirá un Comité Regional del Transporte Público. Esta instancia velará por el adecuado diseño urbano y coordinación entre los distintos tipos de transporte público a fin de asegurar la mayor calidad de servicio a los usuarios de las distintas modalidades de transporte público en la región, junto con perseguir un desarrollo territorial orientado a la movilidad sostenible.

El Presidente de la República establecerá la conformación de estos comités y su forma de operación por medio de un reglamento expedido por el Ministerios del Interior y Seguridad Pública y de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha instancia contará con secretarios regionales ministeriales y funcionarios de los Gobiernos Regionales entre sus miembros permanentes. Asimismo, este podrá congrega representantes de

la academia como invitados. Los miembros de este Comité no serán remunerados. Este decreto supremo deberá dictarse en un plazo de doce meses contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial.”.”.

o o o o o

La **indicación número 19H**, del **Honorable Senador señor Coloma**, consulta a continuación del artículo decimotercero transitorio otro, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo...- En un plazo máximo de dos años, contado desde publicada esta ley, le corresponderá al Ministerio de Desarrollo Social y Familia realizar una evaluación técnica económica, como documento interno de la administración, que analice la rentabilidad social de los recursos entregados mediante los subsidios del artículo 2° letra i) y Tercero Transitorio de esta ley, para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Los resultados de dicha evaluación deben entregarse a la Dirección de Presupuestos, y enviarse a las comisiones Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputadas y Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda del Senado.”.

El Honorable Senador señor Coloma propuso a la Comisión una nueva redacción de la indicación cuyo objetivo apunta a la obtención de mayor información y respecto de la cual habría acuerdo por parte del Ejecutivo, para incorporar un nuevo inciso al Artículo Tercero Transitorio:

“El Panel de Expertos, en un plazo máximo de dos años, contando desde publicada esta ley, realizará una evaluación técnica económica que analice la eficiencia y eficacia en el uso de los recursos entregados mediante los subsidios del artículo 2° letra i) y Tercero Transitorio de esta ley, para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Esta evaluación deberá realizarse cada dos años, con un foco especial en los operadores de buses. Los resultados de dicha evaluación deben entregarse a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda y enviarse a las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputadas y Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda del Senado, y deben publicarse en la web de la Dirección de Transporte Metropolitano.”.

El **señor Ministro** consideró razonable fortalecer la labor del Panel de Expertos, considerando que es parte del rol que cumple, no obstante estimar que el Ministerio de Desarrollo Social y Familia no debiera estar considerado en la indicación puesto que es un actor que no está involucrado y que no sería necesario de incorporar, por lo que bastaría con que el Panel de Expertos se hiciera cargo del proceso solicitado.

-- La indicación número 19H fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores Coloma, Insulza, Kast y Lagos.

o o o o o

-- En votación el resto de los numerales del artículo 1 propuesto, de competencia de la Comisión de Hacienda, fueron aprobados por la unanimidad de sus miembros Honorables Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos.

Artículo 2

Introduce 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 transporte de pasajeros:

Número 1

Reemplaza en el inciso once del artículo 3 la frase “hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión” por la oración “hasta por cinco años o hasta el término del plazo de la concesión en caso de que reste un periodo mayor a cinco años”.

Número 2

Reemplaza el inciso segundo del artículo 3 sexies por el siguiente:

“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 y que sean prestados por un tercero, tales como servicios tecnológicos, su desarrollo y otros asociados a la prestación de los mismos; control de calidad, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios; y de provisión de buses para el sistema

de transportes, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá contratar la prestación de los servicios complementarios en cualquier momento, lo que deberá realizarse mediante licitación pública en la que sólo podrán postular personas jurídicas. Adicionalmente, cuando no resulte posible implementar los nuevos servicios licitados de manera inmediata al término de los servicios anteriores, el Ministerio podrá contratar directamente con el proveedor vigente de servicios complementarios, siempre de forma transitoria y por el periodo que medie entre el término del contrato anterior y la entrada de vigencia del nuevo contrato adjudicado. Lo anterior, fundado en razones de interés público y de buen servicio por un plazo que no puede exceder de dieciocho meses, extensible a un año adicional. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros o los servicios regulados en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378 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 en las bases de licitación o el acto administrativo correspondiente.”.

Número 3

Reemplaza el artículo 3 octies por el siguiente:

“Artículo 3 octies.- Supervigilancia, control e información. Los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados al amparo del artículo 3 de la ley N° 18.696 y aquellos que reciban subsidios en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378 quedarán sujetos a la supervigilancia y control del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tales efectos, conforme a lo establecido en las bases de licitación, éste podrá pedir informes e inspeccionar las instalaciones y vehículos que comprende el servicio, revisar y exigir información contable debidamente auditada y, en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de sus obligaciones.

Adicionalmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá requerir a los concesionarios y beneficiarios establecidos en el inciso anterior, a sus administradores, personal y empresas relacionadas, la información financiera u otra que estime relevante sobre su funcionamiento y utilización de los recursos. En particular, con una periodicidad no inferior a un mes, podrá requerir antecedentes sobre la relación entre su activo y pasivo circulante; entre su patrimonio y deudas totales; información sobre operaciones, bienes, libros, cuentas, archivos y documentos. A esta información se le aplicarán las normas establecidas en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.

Los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados al amparo del artículo 3 de la ley N°18.696 y aquellos que reciban subsidios en el marco del artículo 5 de la ley N°20.378 deberán informar los hechos esenciales relacionados con la administración y funcionamiento de la concesión conforme lo establezcan las bases de licitación.”.

Número 4

Modifica el inciso primero del artículo 3 nonies de la siguiente manera:

a) Sustituye la frase “refiere el literal i) del artículo 2 de la ley N° 20.378” por la expresión “refieren los literales i) y ii) del artículo 2 de la ley N° 20.378.”.

b) Incorpora, a continuación de la frase “respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos” y el punto que le sigue, la siguiente oración: “así como también por aquellos bienes que sean necesarios para la operación de servicios de transporte público de pasajeros y su carga, regulados en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378”.

Número 5

Modifica el artículo 4 de la siguiente manera:

a) Reemplaza el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá fijar por regiones, provincias o comunas del país establecimientos que practiquen revisiones técnicas a los vehículos que se señale genéricamente y determinará la forma, requisitos, plazo de concesión, causales de caducidad y procedimientos para su asignación y terminación. Las concesiones respectivas deberán otorgarse mediante licitación pública a quien ofrezca la propuesta más ventajosa, teniendo en cuenta las condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas y los criterios de evaluación que señale el reglamento.”.

b) Incorpora los siguientes incisos tercero, cuarto y quinto, nuevos:

“Los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios de revisión técnica podrán ser declarados “afectos a la concesión” para atender faltas de servicio en caso

de cierre de plantas o de caducidad de concesiones, mientras no entren en operaciones nuevos establecimientos, cuando así lo establezcan las bases de licitación. Cuando se ponga término a la concesión vigente por cualquier causa, los bienes declarados afectos a la concesión serán entregados para su uso a un concesionario cuya prestación de servicios autorice el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6 del decreto supremo N° 156 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1990 o el que lo reemplace. Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación se realicen sin interrupción de los servicios de revisión técnica durante el período de transición.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de los bienes afectos a la concesión, por medio de sus secretarías regionales ministeriales o de la división o unidad dependiente de la Subsecretaría de Transportes designada al efecto y conforme a las reglas que establezca el reglamento. El registro y las certificaciones que se emitan conforme a este artículo tendrán la naturaleza de instrumento público.

Los bienes inscritos en el registro se entenderán afectos desde el inicio de la operación de las plantas de revisión técnica aun cuando sean objeto de enajenación, transferencia o gravamen, salvo que sean desafectados por resolución fundada de la Subsecretaría de Transportes, de conformidad al reglamento. La autoridad deberá pronunciarse en el plazo de diez días hábiles, contado desde la fecha de presentación de la solicitud. Los recursos que se interpongan en contra de esta resolución se regirán por lo establecido en la ley N° 19.880.”.

-- Puesto en votación el artículo 2 y sus cinco numerales, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos.

- - -

FINANCIAMIENTO

- El informe financiero N° 91, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 24 de junio de 2022, señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

El presente mensaje introduce las siguientes

modificaciones a la ley N° 20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

a) Incrementa el monto del subsidio dispuesto en el artículo 2º, denominado “subsidio permanente”.

b) Prorroga la vigencia de los montos dispuestos en el artículo tercero transitorio, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados “aporte adicional” y “aporte especial adicional”, respectivamente.

c) Modifica el artículo cuarto transitorio que regula el Fondo de Apoyo Regional (FAR), para: i) permitir que con los recursos dispuestos en él se puedan financiar proyectos de conectividad digital; ii) modificar el año desde el que se puede acceder al subsidio para chatarrización; y iii) sancionar a los operadores de buses que, habiendo accedido al subsidio de chatarrización, utilicen el bus para prestar servicios especiales en desmedro del transporte público de pasajeros.

Además, introduce modificaciones a la ley N° 18.696 que Autoriza Importación de Vehículos que señala y establece Normas sobre Transporte de Pasajeros en los siguientes aspectos:

a) Permite al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en regiones.

b) Amplía la definición de “bienes afectos”, incorporando los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de la concesión de uso de vías, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación y que funcionen en la Región Metropolitana, excluidas las provincias de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como en las demás regiones del país.

II. Efecto del Proyecto de Ley en el Presupuesto Fiscal

La modificación de la ley N° 20.378 permitirá mantener vigentes los montos de los aportes especiales dispuestos en ella e incrementar el monto del subsidio permanente. Lo anterior, con la finalidad de asegurar la continuidad financiera y operacional del Sistema de Transporte Público Metropolitano que ha visto reducido sus ingresos operacionales, por una parte, por efecto de la pandemia del COVID-19, y por otra, por el congelamiento de las tarifas desde octubre de 2019.

Permitirá también financiar parte de la operación de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro, que se estima estarán

operativas el último trimestre del año 2023.

Por otra parte, dado que los recursos dispuestos para la Provincia de Santiago y la comunas de San Bernardo y Puente Alto tienen su equivalente o espejo en regiones, esta reforma permitirá mantener el nivel de recursos destinados al FAR y así dar continuidad a los proyectos de regiones, además de fortalecer e incrementar el número de comunas del país que cuenten con los denominados “perímetros de exclusión” y “corredores eléctricos” y financiar otras inversiones en materia de transporte público en ellas.

Cuadro 1: Mayor gasto fiscal (miles \$2022)

Ítem	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Artículo 2° ley N° 20.378 - Transantiago	21.005.101	122.092.150	38.071.746
Artículo 2° ley N° 20.378 - MTT Regiones	21.005.101	122.092.150	38.071.746
SUBTOTAL Art. 2°	42.010.202	244.184.299	76.143.491
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial - Transantiago		236.307.386	236.307.386
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial - GORES (FAR)		236.307.386	236.307.386
SUBTOTAL Art. tercero transitorio - Aporte Especial		472.614.772	472.614.772
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial Adicional - Transantiago		160.869.493	160.869.493
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial Adicional - GORES (FAR)		160.869.493	160.869.493
SUBTOTAL Art. tercero transitorio - Aporte Especial adicional		321.738.986	321.738.986
Total	42.010.202	1.038.538.057	870.497.249

Nota: Recursos denominados en \$ de 2022. Cabe señalar que en la ley los recursos se encuentran denominados en \$ del año 2013, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.696, excepto por el Art. 3° adicional que está denominado en \$ del año 2015, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.877.

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la Partida Presupuestaria Tesoro Público, del año presupuestario correspondiente.

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. con el que inicia un proyecto de ley Proyecto de Ley que Introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros.”.

- Luego, se acompañó el informe financiero sustitutivo N° 98, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 5 de julio de 2022, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

El presente mensaje introduce las siguientes modificaciones a la ley N° 20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

a) Incrementa el monto del subsidio dispuesto en el artículo 2°, denominado “subsidio permanente”.

b) Prorroga la vigencia de los montos dispuestos en el artículo tercero transitorio, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados “aporte adicional” y “aporte especial adicional”, respectivamente.

c) Modifica el artículo cuarto transitorio que regula el Fondo de Apoyo Regional (FAR), para: i) permitir que con los recursos dispuestos en él se puedan financiar proyectos de conectividad digital; ii) modificar el año desde el que se puede acceder al subsidio para chatarrización; y iii) sancionar a los operadores de buses que, habiendo accedido al subsidio de chatarrización, utilicen el bus para prestar servicios especiales en desmedro del transporte público de pasajeros.

Además, introduce modificaciones a la ley N° 18.696 que Autoriza Importación de Vehículos que señala y establece Normas sobre Transporte de Pasajeros en los siguientes aspectos:

a) Permite al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en regiones.

b) Amplía la definición de “bienes afectos”, incorporando los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de la concesión de uso de vías, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación y que funcionen en la Región Metropolitana, excluidas las provincias de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como en las demás regiones del país.

II. Efecto del Proyecto de Ley en el Presupuesto Fiscal

La modificación de la ley N° 20.378 permitirá mantener vigentes los montos de los aportes especiales dispuestos en ella e incrementar el monto del subsidio permanente. Lo anterior, con la finalidad de asegurar la continuidad financiera y operacional del Sistema de Transporte Público Metropolitano que ha visto reducido sus ingresos operacionales, por una parte, por efecto de la pandemia del COVID-19, y por otra, por el congelamiento de las tarifas desde octubre de 2019.

Permitirá también financiar parte de la operación de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro, que se estima estarán operativas el último trimestre del año 2023.

Por otra parte, dado que los recursos dispuestos para la Provincia de Santiago y la comunas de San Bernardo y Puente Alto tienen su equivalente o espejo en regiones, esta reforma permitirá mantener el nivel de recursos destinados al FAR y así dar continuidad a los proyectos de regiones, además de fortalecer e incrementar el número de comunas del país que cuenten con los denominados “perímetros de exclusión” y “corredores eléctricos” y financiar otras inversiones en materia de transporte público en ellas.

Cuadro 1: Mayor gasto fiscal (miles \$2022)

Ítem	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Artículo 2º ley N° 20.378 - Transantiago	21.005.101	143.097.251	181.168.997
Artículo 2º ley N° 20.378 - MTT Regiones	21.005.101	143.097.251	181.168.997
SUBTOTAL Art. 2º	42.010.202	286.194.502	362.337.994
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - Transantiago		236.307.386	236.307.386
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial - GORES (FAR)		236.307.386	236.307.386
SUBTOTAL Art. Tercero transitorio - Aporte Especial	-	472.614.772	472.614.772
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional- Transantiago		160.869.493	160.869.493
Artículo tercero transitorio - Aporte Especial Adicional- GORES (FAR)		160.869.493	160.869.493
SUBTOTAL Art. Tercero transitorio - Aporte Especial Adicional	-	321.738.986	321.738.986
TOTAL	42.010.202	1.080.548.260	1.156.691.752

Nota: Recursos denominados en \$ de 2022. Cabe señalar que en la ley los recursos se encuentran denominados en \$ del año 2013, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.696, excepto por el Art. 3º adicional que está denominado en \$ del año 2015, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.877.

Cabe hacer presente que los recursos presentados en el Cuadro N°1 representan el mayor gasto fiscal de cada año, sin perjuicio que en el Proyecto de Ley se presentan las cifras incrementales para cada año.

Finalmente, el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la Partida Presupuestaria Tesoro Público, del año presupuestario correspondiente.

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. con el que inicia un proyecto de ley Proyecto de Ley que Introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros.”.

- Posteriormente, se acompañó el informe financiero complementario N° 118, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 1 de agosto de 2022, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

Mediante la presente indicación (N°095-370) se precisa que el gasto asociado a la operación de transporte público que se

podrá financiar con cargo al Fondo de Apoyo Regional (FAR), corresponde al transporte público mayor o menor.

II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

La presente indicación **no irroga un mayor gasto fiscal**, respecto del IF antecedente N°98 de 2022, debido a que se utilizarán para su implementación los mismos recursos que el mensaje original dispone.

III. Fuentes de información

- Indicaciones N° 095-370 que modifican el proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.”.

- Enseguida, se acompañó el informe financiero complementario **N° 133**, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 16 de agosto de 2022, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

Las presentes indicaciones (N° 112-370), modifican el proyecto que Establece un Nuevo Marco de Financiamiento e introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, en la siguiente forma:

- Se autoriza al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a ejecutar programas piloto para probar y evaluar tecnologías de sistemas de transporte público mayor de pasajeros.

- Se extiende el uso del Fondo de Apoyo Regional (FAR), incluyendo transporte público colectivo menor y mayor, siendo un decreto el que definirá los programas de operación a los que podrá destinarse.

- Se establece que el FAR deberá destinar al menos un 20% a programas de transportes.

- Respecto al Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, se le autoriza a utilizar hasta el 60% del FAR en el conjunto de la región para proyectos de interés regional, pues hasta ahora se excluye a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

- Se otorga mayores facultades al MTT para

obligar el cumplimiento de los contratos laborales, en caso de que la Dirección del Trabajo identifique incumplimientos.

II. Efecto de la Indicación sobre el Presupuesto

Fiscal

Las presentes indicaciones **no irrogan un mayor gasto fiscal**, respecto del IF antecedente N°98 de 2022, debido a que se utilizarán para su implementación los mismos recursos que el mensaje original dispone.

III. Fuentes de Información

- Indicaciones N° 112-370 que modifican el proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.”.

A continuación, se acompañó el informe financiero complementario **N° 158**, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 7 de septiembre de 2022, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes y contenidos

Las presentes indicaciones (N° 129-370), modifican el proyecto que Establece un Nuevo Marco de Financiamiento e introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, en la siguiente forma:

- Se indica que aquellos beneficiarios de programas de renovación no podrán realizar los servicios especiales, definidos en el decreto 237/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso de que suceda, deberá restituir un 10% de la suma percibida por concepto del beneficio recibido por cada servicio especial realizado.

- Se autoriza al Gobierno Regional Metropolitano de Santiago a utilizar hasta el 60% de! FAR en proyectos de interés regional en la totalidad de la región, eliminando la exclusión a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

II. Efecto de las indicaciones en el Presupuesto

Fiscal

Debido a la naturaleza de las indicaciones, estas **no irrogan un mayor gasto fiscal** respecto de lo establecido en los

Informes Financieros antecedentes (IF N°91 de 2022, IF N°98 de 2022, IF N°118 de 2022 e IF N°133 de 2022).

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. con el que formula indicaciones al Proyecto de Ley que Establece un Nuevo Marco de Financiamiento e Introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros.”.

Luego, se acompañó el informe financiero sustitutivo **N° 248**, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 17 de noviembre de 2023, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

El presente proyecto de ley introduce modificaciones a la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

En primer lugar, actualiza el monto del subsidio permanente que tiene como objetivo compensar las diferencias entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, el que podrá ascender a un máximo de \$492.000.000 miles anuales, denominado en pesos del año 2023, para (i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El mismo monto será destinado a (ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

Adicionalmente, crea un único aporte especial, que fusiona los denominados Aporte Especial y Aporte Especial Adicional, hasta el año 2032, para el transporte y conectividad regional, por hasta \$423.000.000 miles anuales, denominado en pesos del año 2023, por sobre el monto del subsidio permanente, para las zonas del punto (i) anterior. El mismo monto será destinado a las zonas del punto (ii).

Asimismo, reemplaza el Fondo de Apoyo Regional (FAR) vigente por un Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, el que se financiará con las transferencias del subsidio permanente y del aporte especial, que sean establecidas para las zonas del punto (ii) anterior. Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo serán los mismos que los del Fondo de Apoyo Regional, incorporando además gastos asociados a bienes, operación o servicios necesarios para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas. Finalmente, se incorpora la disposición que al menos un 30% de los recursos asignados a cada región con cargo al Fondo deberá destinarse

al financiamiento de proyectos de renovación o modernización de flota, proyectos de infraestructura para el transporte público y su modernización, y/u operación de sistemas de transporte público.

En cuarto lugar, el proyecto de ley establece que, en cada región del país, con excepción de la Región Metropolitana, por iniciativa del gobierno regional que corresponda, se podrá constituir un Directorio Regional del Transporte Público, el cual velará por el diseño y la coordinación entre los distintos tipos de transporte público, a fin de asegurar la mayor calidad de servicio a los usuarios de las distintas modalidades de transporte público en la región, y un desarrollo territorial orientado a la movilidad sostenible.

Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) podrá ejecutar o autorizar programas piloto, con un plazo máximo de 2 años, que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o evaluar la extensión geográfica de los sistemas o servicios de transporte público, los que serán financiados con los recursos del subsidio del artículo 2º de la ley. Asimismo, dicho Ministerio, en conjunto con el Ministerio del Interior o Ministerio de Hacienda, según corresponda, deberá informar del destino de los recursos por aplicación del mecanismo de subsidio de cargo fiscal para el transporte público remunerado de pasajeros, así como sobre la implementación de los programas anti evasión, de los resultados obtenidos por la aplicación del referido programa durante el año anterior, entre otros, al Congreso Nacional.

Finalmente, el proyecto de ley introduce modificaciones a la ley N°18.696 que autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros y a la Ley de Tránsito. En el caso de la primera, para permitir al MTT designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en las zonas del punto (ii) mencionado anteriormente, ampliar la definición de "bienes afectos" a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente; entre otras. En el caso de la segunda, para establecer la obligación a los pasajeros de tratar respetuosamente al personal de conducción, pudiendo este último requerir la intervención de la fuerza pública al interior del bus de ser necesario; y para establecer como infracción gravísima el no pagar la tarifa de transporte público remunerado de pasajeros.

II. Efecto del Proyecto de Ley sobre el Presupuesto Fiscal

La modificación de la ley N°20.378 actualiza el monto del subsidio permanente y mantiene constante los recursos otorgados mediante aportes especiales, fusionando en una sola transferencia el aporte especial y el aporte especial adicional, y extendiendo su vigencia hasta el

año 2032. La siguiente tabla muestra el efecto fiscal del proyecto de ley.

Tabla 1. Mayor gasto fiscal por modificaciones a la ley N°20.378
(miles de \$ 2023)

Concepto	Ley vigente (2023)	Proyecto de ley	Mayor gasto fiscal
Subsidio Permanente (art. 2°)	834.524.786	983.591.983	149.067.197
Aportes art. tercero transitorio (especial y especial adicional)	844.398.045	844.398.045	0
Total	1.678.922.831	1.827.990.028	149.067.197

Nota: los montos de la ley vigente corresponden a los indicados en la Ley de Presupuestos de 2023, que prorrogó la ley N°20.378.

En cuanto al resto de modificaciones que realiza el proyecto de ley a la ley N°20.378 y otras leyes, sus disposiciones serán financiadas con los recursos vigentes de la ley, por lo tanto, no implican mayor gasto fiscal.

Por lo tanto, el presente proyecto de ley irrogará un **mayor gasto fiscal de \$149.067.197 miles de 2023 en régimen**, respecto de la Ley de Presupuestos vigente.

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de la presente ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo al presupuesto de la partida presupuestaria Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y, en lo que faltare, con recursos provenientes de la partida presupuestaria Tesoro Público. En los años siguientes, se estará a lo que considere la Ley de Presupuestos del Sector Público respectiva.

III. Fuentes de información

- Indicaciones al proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.

- Ley de Presupuestos del Sector Público 2023.”.

Finalmente, se acompañó el informe financiero sustitutivo N° 22, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 16 de enero de 2024, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

El presente mensaje introduce las siguientes modificaciones a la ley N° 20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

a) Incrementa el monto del subsidio dispuesto en el artículo 2º, denominado “subsidio permanente”.

b) Prorroga la vigencia de los montos dispuestos en el artículo tercero transitorio, desde el año 2022 hasta el 2024, denominados “aporte adicional” y “aporte especial adicional”, respectivamente.

c) Modifica el artículo cuarto transitorio que regula el Fondo de Apoyo Regional (FAR), para: i) permitir que con los recursos dispuestos en él se puedan financiar proyectos de conectividad digital; ii) modificar el año desde el que se puede acceder al subsidio para chatarrización; y iii) sancionar a los operadores de buses que, habiendo accedido al subsidio de chatarrización, utilicen el bus para prestar servicios especiales en desmedro del transporte público de pasajeros.

Además, introduce modificaciones a la ley N° 18.696 que Autoriza Importación de Vehículos que señala y establece Normas sobre Transporte de Pasajeros en los siguientes aspectos:

a) Permite al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en regiones.

b) Amplía la definición de “bienes afectos”, incorporando los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de la concesión de uso de vías, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación y que funcionen en la Región Metropolitana, excluidas las provincias de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como en las demás regiones del país.

II. Efecto del Proyecto de Ley en el Presupuesto Fiscal

La modificación de la ley N° 20.378 permitirá mantener vigentes los montos de los aportes especiales dispuestos en ella e incrementar el monto del subsidio permanente. Lo anterior, con la finalidad de asegurar la continuidad financiera y operacional del Sistema de Transporte Público Metropolitano que ha visto reducido sus ingresos operacionales, por una parte, por efecto de la pandemia del COVID-19, y por otra, por el congelamiento de las tarifas desde octubre de 2019.

Permitirá también financiar parte de la operación de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro, que se estima estarán operativas el último trimestre del año 2023.

Por otra parte, dado que los recursos dispuestos para la Provincia de Santiago y la comunas de San Bernardo y Puente Alto tienen su equivalente o espejo en regiones, esta reforma permitirá mantener el nivel de recursos destinados al FAR y así dar continuidad a los proyectos de regiones, además de fortalecer e incrementar el número de comunas del país que cuenten con los denominados “perímetros de exclusión” y “corredores eléctricos” y financiar otras inversiones en materia de transporte público en ellas.

Cuadro 1: Mayor gasto fiscal (miles \$2022)

Ítem	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Artículo 2° ley N° 20.378 - Transantiago	21.005.101	122.092.150	38.071.746
Artículo 2° ley N° 20.378 - MTT Regiones	21.005.101	122.092.150	38.071.746
SUBTOTAL Art. 2°	42.010.202	244.184.299	76.143.491
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial - Transantiago		236.307.386	236.307.386
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial - GORES (FAR)		236.307.386	236.307.386
SUBTOTAL Art. tercero transitorio - Aporte Especial		472.614.772	472.614.772
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial Adicional - Transantiago		160.869.493	160.869.493
Artículo tercero transitorio -Aporte Especial Adicional - GORES (FAR)		160.869.493	160.869.493
SUBTOTAL Art. tercero transitorio - Aporte Especial adicional		321.738.986	321.738.986
Total	42.010.202	1.038.538.057	870.497.249

Nota: Recursos denominados en \$ de 2022. Cabe señalar que en la ley los recursos se encuentran denominados en \$ del año 2013, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.696, excepto por el Art. 3° adicional que está denominado en \$ del año 2015, año en que la ley N° 20.378, fue modificada por la ley N° 20.877.

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la Partida Presupuestaria Tesoro Público, del año presupuestario correspondiente.

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. con el que inicia un proyecto de ley Proyecto de Ley que Introduce Mejoras al Transporte Público Remunerado de Pasajeros.”.

Se deja constancia de los precedentes informes financieros en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

- - -

MODIFICACIONES

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la

aprobación en particular de la iniciativa legal en trámite, con las siguientes modificaciones:

ARTÍCULO 1

Número 1 Artículo 1 propuesto

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 1.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros y de mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en la provisión de este servicio, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar las diferencias que pudieren darse entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”.

(Indicaciones 1H y 3H. Unanimidad 5x0 Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos).

Número 2 Acápiteme En el inciso tercero Letra b)

Sustituirla por la que sigue:

“b) Agrégase entre la expresión “taxis colectivos” y la frase “, en la medida en que”, el siguiente texto: “y ciclos. Lo anterior”.”.

(Indicación 5H. Unanimidad 5x0 Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos).

Número 3 Letra c) Inciso final propuesto

Agregar, a continuación de la expresión “sistemas complementarios de transportes”, la siguiente frase final: “, a fin de velar por la eficacia y eficiencia del uso de los fondos públicos”.

(Indicación 7H. Unanimidad 5x0 Senadores señores Coloma, García, Insulza, Kast y Lagos).

Número 4

Reemplazarlo por el siguiente:

“4. Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 6°:

i) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Anualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados sobre la implementación de los planes anti-evasión asociados a la operación del sistema establecido en el artículo 2 numeral i) de la presente ley, incluyendo los resultados obtenidos en la aplicación del plan durante el año anterior y la actualización de sus metas. Asimismo, informará sobre los estudios y definiciones tendientes a ampliar las áreas geográficas de los sistemas de transporte público beneficiados por el subsidio, así como del gasto fiscal del subsidio destinado a las distintas modalidades de transporte público subterráneo y de superficie, de corresponder.”.

ii) Intercálase, como inciso tercero, el siguiente:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará trimestralmente, y en un plazo máximo de 30 días corridos, finalizado el respectivo trimestre, a las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, sobre la situación financiera del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Dicha información indicará al menos los ingresos totales, desagregados en ingresos operacionales y aportes fiscales por cada subsidio; aportes fiscales por el subsidio de rebaja de la tarifa de adulto mayor; gastos totales, desglosando los relativos a concesionarios de buses, metro, tren central, servicios complementarios, infraestructura, del período y de arrastre de años anteriores en caso de existir; los costos extraordinarios no presupuestados, detallando la naturaleza y motivo de cada uno, la fecha en que ocurrieron y cómo fueron cubiertos financieramente, así como los niveles de evasión del pasaje en base a la medición más reciente. Asimismo, el informe indicará los niveles de demanda, cantidad de transacciones y número de viajes efectuados en los meses de cada trimestre, desagregados por cada modo. También, en el escenario de que se ejerza la facultad de la ley N° 21.184, se deberá enviar los decretos especificados en dicha norma. Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al término de cada semestre, en un plazo máximo de 30 días finalizado el semestre respectivo, presentará los antecedentes del periodo indicados en el inciso anterior ante las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.”.

iii) Agrégase un inciso final del siguiente tenor:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones velará por la publicación en la web del Directorio de Transporte Público, a más tardar el 1° de marzo del año siguiente, del informe de Gestión del año anterior.”.

(Indicación 8H (ordinal ii) Mayoría 3x1 abstención. A favor Senadores señores Coloma, Kast y Lagos, Abstención Senador señor Insulza. Indicación 9H (ordinal iii) Unanimidad 4x0 Senadores señores Coloma, Insulza, Kast y Lagos).

**Número 13
Literal b)
Ordinal i
Segundo Acápito**

- Sustituir la expresión “la siguiente oración” por “el siguiente texto”.

- Agregar, a continuación de la expresión “por medio de vehículos”, la siguiente frase: “a combustión interna, a todos aquellos que cumplan su antigüedad máxima dentro de un plazo máximo de seis años, una vez entrada en vigencia la ley. Con posterioridad a ello la renovación bajo esta ley solo se hará”.

(Indicaciones 16H y 17H. Unanimidad 4x0 Senadores señores Coloma, Insulza, Kast y Lagos).

o o o o o

Ha incorporado un artículo transitorio del siguiente tenor:

“Artículo transitorio.- El Panel de Expertos creado en el artículo 14 de la ley N° 20.378, en un plazo máximo de dos años contado desde la publicación de esta ley, realizará una evaluación técnica económica que analice la eficiencia y eficacia en el uso de los recursos entregados mediante los subsidios del artículo 2° letra i) y tercero transitorio de la ley N° 20.378 para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Esta evaluación deberá realizarse cada dos años, con un foco especial en los operadores de buses. Los resultados de dicha evaluación deberán entregarse a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda y enviarse a las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputadas y Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda del Senado, y deberán publicarse en la web de la Dirección de Transporte Metropolitano.”.

(Indicación 19H. Aprobada con modificaciones.
Unanimidad 4x0 Senadores señores Coloma, Insulza, Kast y Lagos).

o o o o o

TEXTO DEL PROYECTO

De conformidad con las modificaciones precedentemente expuestas, el texto queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

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

1. Reemplázase el artículo 1 por el siguiente:

“Artículo 1.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros y de mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en la provisión de este servicio, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar las diferencias que pudieren darse entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”.

2. Modifícase el artículo 2 de la siguiente forma:

- En el inciso primero:

a) Reemplázase, la frase “\$380.000.000 miles” por la siguiente oración: “\$492.000.000 miles para (i) la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el mismo monto será destinado para (ii) la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.”.

b) Elimínase la siguiente oración: “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:

i) la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

ii) la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.”.

- En el inciso tercero:

a) reemplázase la oración “, y se entenderá por” por la expresión “como”.

b) *Agrégase entre la expresión “taxis colectivos” y la frase “, en la medida en que”, el siguiente texto: “y ciclos. Lo anterior”.*

c) Agrégase en el inciso final, después del punto final, lo siguiente: “Copia del referido decreto se enviará a las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.”.

3. Modifícase el artículo 5 de la siguiente forma:

a) Agrégase en el inciso primero, a continuación de la expresión “como un complemento al transporte público terrestre.”, la siguiente oración: “Dentro de este Programa y según las necesidades del territorio, los gobiernos regionales realizarán una priorización de proyectos nuevos, respecto de los subsidios destinados al transporte público remunerado en zonas aisladas, al transporte escolar y el orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país.”.

b) Agrégase en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “En dicho reglamento se establecerá los mecanismos para que los gobiernos regionales realicen la priorización contemplada en este artículo.”.

c) Incorpórase un inciso final, nuevo, del siguiente tenor:

“Para efecto del subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país, se entenderá que se requiere un tráfico especial de transporte público en modo terrestre, marítimo, lacustre o fluvial cuando los servicios existentes no sean suficientes para satisfacer los niveles de servicios y oferta requeridos en las zonas de implementación. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá justificar

mediante un estudio técnico la necesidad de esta clase de sistemas complementarios de transportes, a fin de velar por la eficacia y eficiencia del uso de los fondos públicos.”.

4. Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 6°:

i) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Anualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados sobre la implementación de los planes anti-evasión asociados a la operación del sistema establecido en el artículo 2 numeral i) de la presente ley, incluyendo los resultados obtenidos en la aplicación del plan durante el año anterior y la actualización de sus metas. Asimismo, informará sobre los estudios y definiciones tendientes a ampliar las áreas geográficas de los sistemas de transporte público beneficiados por el subsidio, así como del gasto fiscal del subsidio destinado a las distintas modalidades de transporte público subterráneo y de superficie, de corresponder.”.

ii) Intercálase, como inciso tercero, el siguiente:

“Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará trimestralmente, y en un plazo máximo de 30 días corridos, finalizado el respectivo trimestre, a las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, sobre la situación financiera del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Dicha información indicará al menos los ingresos totales, desagregados en ingresos operacionales y aportes fiscales por cada subsidio; aportes fiscales por el subsidio de rebaja de la tarifa de adulto mayor; gastos totales, desglosando los relativos a concesionarios de buses, metro, tren central, servicios complementarios, infraestructura, del período y de arrastre de años anteriores en caso de existir; los costos extraordinarios no presupuestados, detallando la naturaleza y motivo de cada uno, la fecha en que ocurrieron y cómo fueron cubiertos financieramente, así como los niveles de evasión del pasaje en base a la medición más reciente. Asimismo, el informe indicará los niveles de demanda, cantidad de transacciones y número de viajes efectuados en los meses de cada trimestre, desagregados por cada modo. También, en el escenario de que se ejerza la facultad de la ley N°

21.184, se deberá enviar los decretos especificados en dicha norma. Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al término de cada semestre, en un plazo máximo de 30 días finalizado el semestre respectivo, presentará los antecedentes del periodo indicados en el inciso anterior ante las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.”.

iii) Agrégase un inciso final del siguiente tenor:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones velará por la publicación en la web del Directorio de Transporte Público, a más tardar el 1° de marzo del año siguiente, del informe de Gestión del año anterior.”.

5. Modifícase el artículo 7 de la siguiente forma:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 7.- A partir de la fecha de publicación de esta ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros o en la población beneficiaria de estas rebajas deberá ser visado previamente por el Ministerio de Hacienda.”.

b) Incorpórase en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “Los convenios o contratos cuya validez o duración sea inferior a tres años y que sean financiados con cargo al presupuesto del artículo 2 numeral i) de esta ley, deberán ser informados al Ministerio de Hacienda por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

6. En el inciso segundo del artículo 11:

a) Sustitúyese la letra “o” que sigue a la expresión “por cédula” por una coma.

b) Agrégase luego de la palabra “afectado”, la siguiente frase: “o al domicilio digital único registrado en el Registro Civil e Identificación, según lo establecido en el artículo 46 de la ley N° 19.880”.

7. Modifícase el artículo 15 de la siguiente forma:

a) Reemplázase en el inciso tercero la frase “según el múltiplo de 10 pesos más cercano” por la expresión “al valor en pesos más cercano al porcentaje determinado”.

b) Reemplázase el inciso cuarto por el siguiente:

“Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas por sobre los reajustes por variaciones de costos o para financiar el sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, según se indica en las letras a) y c) del artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% de la tarifa adulto vigente. Mientras esté vigente el subsidio a que se refiere el artículo tercero transitorio de la presente ley, el Panel no podrá determinar una reducción en el nivel general de tarifas.”.

8. Agrégase en el inciso primero del artículo 17, antes de la oración “Serán causales de cesación en el cargo”, la siguiente frase: “Los miembros del Panel deberán ejercer sus funciones con estricto apego a la ley y de manera objetiva, quedando obligados a guardar estricta reserva de toda la información de la que tomen conocimiento con motivo u ocasión del ejercicio de sus funciones.”.

9. Modifícase el artículo 20 de la siguiente forma:

a) Elimínase el inciso primero.

b) Reemplázase el inciso segundo, que ha pasado a ser primero, por el siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá financiar, diseñar, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores y mayores contenidas en los planes maestros a los que se refiere la letra a) del artículo 104 quinquies de la ley N° 19.175, orgánica constitucional sobre gobierno y administración regional, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fija el decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, del año 2005. Para efectos de esta ley, se entenderán como obras públicas menores las estaciones de transbordo con o sin zonas pagas; paraderos; terminales; señales de tránsito; demarcaciones; y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público; además de las obras complementarias que fueren

necesarias para la ejecución de las obras ya señaladas. A su vez, se entenderán como obras públicas mayores las ejecuciones de proyectos complementarios a la infraestructura de transporte y que comprendan obras de pavimentación; mejoramiento del estándar de la calzada; repavimentación; reparación; remodelación; adecuación de los perfiles existentes; redistribución del espacio de la calzada; medidas de gestión de velocidad o implementación de ciclovías. Asimismo, quedarán comprendidos como obras públicas mayores la ejecución de proyectos complementarios a proyectos de infraestructura, incluyendo cruces peatonales; proyectos de pavimentación, agua potable y alcantarillado; absorción de aguas lluvias; riego; iluminación; electricidad; cálculo; diseño vial; y paisajismo. Lo anterior, sin perjuicio de las responsabilidades y competencias de otros organismos.”.

c) Elimínase el inciso tercero.

d) Reemplázase el inciso cuarto, que ha pasado a ser segundo, por el siguiente:

“Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar, operar y recibir en comodato los bienes muebles e inmuebles que se requiera para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios, particularmente para asegurar la conectividad de las zonas aisladas del país.”.

10. Reemplázase el artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un plan maestro al que refiere la letra a) del artículo 104 quinquies de la ley N° 19.175, orgánica constitucional sobre gobierno y administración regional, respecto de las obras públicas menores y mayores, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar aquellas acciones a que se refieren los incisos primero y segundo del artículo 20 de la presente ley o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.”.

11. Incorpórase un artículo 24, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 24.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá ejecutar o autorizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o evaluar la extensión geográfica de los sistemas o servicios de transporte público. Los programas serán implementados mediante resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrita además por el Ministerio de Hacienda, en la que se establecerá la forma, condiciones particulares de ejecución y plazo. Aquello no podrá exceder de un año, renovable por un año adicional, previa resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dando cuenta de los fundamentos que justifican su renovación. Los programas piloto serán ejecutados por las empresas de transporte que defina el Ministerio mediante los instrumentos pertinentes.

Los programas piloto serán financiados con los recursos a los que se refieren los numerales i) o ii) del artículo 2 de la presente ley, según corresponda.”.”.

12. Modifícase el artículo tercero transitorio:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Autorízase hasta el año 2032 la disposición de un aporte especial para el transporte y conectividad regional por hasta \$423.000.000 miles anuales en pesos 2023, por sobre el monto señalado en el artículo 2 de la presente ley para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El mismo monto se destinará a la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto y las demás regiones del país.”.

b) Elimínase en el inciso cuarto, la palabra “adicional”.

13. En el artículo cuarto transitorio:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, continuador legal del Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial, en adelante, el “Fondo”. Este Fondo se financiará con las transferencias de los aportes

señalados en el artículo tercero transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2 literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3 letra b), 4 y 5 de la presente ley.”.

b) En el inciso tercero, numeral 1:

i. En su literal a):

- Elimínase la frase”; 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”.

- Agrégase, a continuación de la frase “y eficiencia en beneficio de los usuarios”, *el siguiente texto*: “, junto a la infraestructura habilitante necesaria para el uso de las tecnologías incorporadas. Además, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de renovación de los taxis básicos definidos en el decreto supremo N° 212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992, o el que lo reemplace, para prestar los servicios de transporte remunerado de pasajeros por medio de vehículos *a combustión interna, a todos aquellos que cumplan su antigüedad máxima dentro de un plazo máximo de seis años, una vez entrada en vigencia la ley. Con posterioridad a ello la renovación bajo esta ley solo se hará con cero emisiones, además de la infraestructura habilitante necesaria para el uso de la tecnología que se trate*”.

- Agrégase, a continuación de la frase “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.”, la siguiente oración: “El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.”.

- Sustitúyese la coma que sigue a la expresión “restituir la suma percibida” por un punto y seguido e intercalase la siguiente oración a continuación: “A su vez, durante el periodo de 48 meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 88 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 2021 o el que lo reemplace, en los días hábiles del periodo establecido y en los días inhábiles, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso que un

vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser”.”.

ii) Reemplázase el literal b) por el siguiente:

“b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura, de gasto asociado a la operación de transporte público colectivo mayor o colectivo menor o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación. Asimismo, podrá financiar la operación de sistemas de transporte público prestados con ciclos bajo un criterio de eficiencia en el uso de los recursos. Un decreto expedido por el Ministerio de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo.”.

iii) Reemplázase el literal c) por el siguiente:

“c) Cualquier otro proyecto de inversión distinto de los señalados anteriormente, los que deberán constituir infraestructura habilitante para la implementación de servicios de transporte público o para la conectividad de zonas aisladas.

Al menos un 50% de la asignación con cargo al Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores. Para estos efectos, los Gobiernos Regionales deberán contar con el apoyo técnico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En caso de que parte del Fondo se destine a subsidios operacionales implementados en los sistemas de transporte público bajo los esquemas de regulación establecidos en la ley N° 18.696 o en servicios regulados en el marco del artículo 5 de la presente ley, corresponde a los gobiernos regionales definir los servicios que podrán ser financiados con cargo a la asignación del Fondo, previa validación técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La ejecución de estos servicios deberá realizarse por medio de convenios mandatos entre el Gobierno Regional respectivo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien se constituirá como parte ejecutora a fin de asegurar la coordinación necesaria en el uso de estos recursos.”.

Asimismo, la asignación con cargo al Fondo podrá financiar programas de apoyo en las distintas regiones para que el transporte público mayor y colectivo menor sea íntegramente efectuado a través de medios de transporte que usen energías limpias o electromovilidad.

Los Gobiernos Regionales deberán informar anualmente a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto de los proyectos mencionados en los literales a), b) y c) precedentes y su respectivo costo. Un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, establecerá las categorías según las cuales los Gobiernos Regionales deben reportar los proyectos. Este reglamento deberá dictarse en el plazo de doce meses contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial.”.

14. En el artículo octavo transitorio:

a) Agrégase a continuación de la expresión “remuneración” la frase “y “cualquier otro ingreso asociado a la labor” las tres veces que aparece.

b) Sustitúyese la palabra “podrán” por “deberán”.

c) Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las conductoras y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima. Dicha institución también realizará inspecciones aleatorias.”.

15. Sustitúyese en el artículo decimo transitorio el guarismo “2022” por “2032”.

16. Incorpórase un artículo decimotercero transitorio, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo Decimotercero Transitorio.- En las regiones en que se implemente cualquier esquema de regulación de aquellos establecidos en la ley N° 18.696, con excepción de la Región Metropolitana de Santiago, el Gobierno Regional que corresponda constituirá un Comité Regional del Transporte Público. Esta instancia velará por el adecuado diseño urbano y coordinación entre los distintos tipos de transporte público a fin de asegurar la mayor calidad de servicio a los usuarios de las distintas modalidades de transporte público en la región, junto con perseguir un desarrollo territorial orientado a la movilidad sostenible.

El Presidente de la República establecerá la conformación de estos comités y su forma de operación por medio de un reglamento expedido por el Ministerios del Interior y Seguridad Pública y de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha instancia contará con secretarios regionales ministeriales y funcionarios de los Gobiernos Regionales entre sus miembros permanentes. Asimismo, este podrá congrega representantes de la academia como invitados. Los miembros de este Comité no serán remunerados. Este decreto supremo deberá dictarse en un plazo de doce meses contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial.”.”.

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

1. Reemplázase en el inciso once del artículo 3 la frase “hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión” por la oración “hasta por cinco años o hasta el término del plazo de la concesión en caso de que reste un periodo mayor a cinco años”.”.

2. Reemplázase el inciso segundo del artículo 3 sexies por el siguiente:

“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 y que sean prestados por un tercero, tales como servicios tecnológicos, su desarrollo y otros asociados a la

prestación de los mismos; control de calidad, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios; y de provisión de buses para el sistema de transportes, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá contratar la prestación de los servicios complementarios en cualquier momento, lo que deberá realizarse mediante licitación pública en la que sólo podrán postular personas jurídicas. Adicionalmente, cuando no resulte posible implementar los nuevos servicios licitados de manera inmediata al término de los servicios anteriores, el Ministerio podrá contratar directamente con el proveedor vigente de servicios complementarios, siempre de forma transitoria y por el periodo que medie entre el término del contrato anterior y la entrada de vigencia del nuevo contrato adjudicado. Lo anterior, fundado en razones de interés público y de buen servicio por un plazo que no puede exceder de dieciocho meses, extensible a un año adicional. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros o los servicios regulados en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378 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 en las bases de licitación o el acto administrativo correspondiente.”.

3. Reemplázase el artículo 3 octies por el siguiente:

“Artículo 3 octies.- Supervigilancia, control e información. Los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados al amparo del artículo 3 de la ley N° 18.696 y aquellos que reciban subsidios en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378 quedarán sujetos a la supervigilancia y control del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tales efectos, conforme a lo establecido en las bases de licitación, éste podrá pedir informes e inspeccionar las instalaciones y vehículos que comprende el servicio, revisar y exigir información contable debidamente auditada y, en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de sus obligaciones.

Adicionalmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá requerir a los concesionarios y beneficiarios establecidos en el inciso anterior, a sus administradores, personal y empresas relacionadas, la información financiera u otra que estime relevante sobre su funcionamiento y utilización de los recursos. En particular, con una periodicidad no inferior a un mes, podrá requerir antecedentes sobre la relación entre su activo y pasivo circulante; entre su patrimonio y deudas totales; información sobre operaciones, bienes,

libros, cuentas, archivos y documentos. A esta información se le aplicarán las normas establecidas en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.

Los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados al amparo del artículo 3 de la ley N°18.696 y aquellos que reciban subsidios en el marco del artículo 5 de la ley N°20.378 deberán informar los hechos esenciales relacionados con la administración y funcionamiento de la concesión conforme lo establezcan las bases de licitación.”.”.

4. Modifícase el inciso primero del artículo 3 nonies de la siguiente manera:

a) Sustitúyese la frase “refiere el literal i) del artículo 2 de la ley N° 20.378” por la expresión “refieren los literales i) y ii) del artículo 2 de la ley N° 20.378.”.

b) Incorpórase, a continuación de la frase “respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos” y el punto que le sigue, la siguiente oración: “así como también por aquellos bienes que sean necesarios para la operación de servicios de transporte público de pasajeros y su carga, regulados en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378”.”.

5. Modifícase el artículo 4 de la siguiente manera:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá fijar por regiones, provincias o comunas del país establecimientos que practiquen revisiones técnicas a los vehículos que se señale genéricamente y determinará la forma, requisitos, plazo de concesión, causales de caducidad y procedimientos para su asignación y terminación. Las concesiones respectivas deberán otorgarse mediante licitación pública a quien ofrezca la propuesta más ventajosa, teniendo en cuenta las condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas y los criterios de evaluación que señale el reglamento.”.

b) Incóporanse los siguientes incisos tercero, cuarto y quinto, nuevos:

“Los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios de revisión técnica podrán ser declarados “afectos a la concesión” para atender faltas de servicio en caso de cierre de plantas o de caducidad de concesiones, mientras no entren en operaciones nuevos establecimientos, cuando así lo establezcan las bases de licitación. Cuando se ponga término a la concesión vigente por cualquier causa, los bienes declarados afectos a la concesión serán entregados para su uso a un concesionario cuya prestación de servicios autorice el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6 del decreto supremo N° 156 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1990 o el que lo reemplace. Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación se realicen sin interrupción de los servicios de revisión técnica durante el período de transición.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de los bienes afectos a la concesión, por medio de sus secretarías regionales ministeriales o de la división o unidad dependiente de la Subsecretaría de Transportes designada al efecto y conforme a las reglas que establezca el reglamento. El registro y las certificaciones que se emitan conforme a este artículo tendrán la naturaleza de instrumento público.

Los bienes inscritos en el registro se entenderán afectos desde el inicio de la operación de las plantas de revisión técnica aun cuando sean objeto de enajenación, transferencia o gravamen, salvo que sean desafectados por resolución fundada de la Subsecretaría de Transportes, de conformidad al reglamento. La autoridad deberá pronunciarse en el plazo de diez días hábiles, contado desde la fecha de presentación de la solicitud. Los recursos que se interpongan en contra de esta resolución se regirán por lo establecido en la ley N° 19.880.”.

Artículo transitorio.- El Panel de Expertos creado en el artículo 14 de la ley N° 20.378, en un plazo máximo de dos años contado desde la publicación de esta ley, realizará una evaluación técnica económica que analice la eficiencia y eficacia en el uso de los recursos entregados mediante los subsidios del artículo 2° letra i) y tercero transitorio de la ley N° 20.378 para el sistema de transporte

público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Esta evaluación deberá realizarse cada dos años, con un foco especial en los operadores de buses. Los resultados de dicha evaluación deberán entregarse a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda y enviarse a las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputadas y Diputados, y de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda del Senado, y deberán publicarse en la web de la Dirección de Transporte Metropolitano.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 2 de abril de 2024, con asistencia de los Honorables Senadores señores Ricardos Lagos Weber (Presidente), Juan Antonio Coloma Correa (Presidente accidental), José García Ruminot, Daniel Núñez Arancibia y Gastón Saavedra Chandía.

En sesiones de 16 y 24 de abril de 2024, con asistencia de los Honorables señores Ricardo Lagos Weber (Presidente); Juan Antonio Coloma Correa, José García Ruminot, José Miguel Insulza Salinas y Felipe Kast Sommerhoff.

Valparaíso, 30 de abril de 2024.


MARÍA SOLEDAD ARAVENA
Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

(BOLETÍN Nº 15.140-15).

I. OBJETIVO(S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

Disponer los recursos públicos necesarios para enfrentar la compleja coyuntura económica y sanitaria del transporte público remunerado de pasajeros, mediante la implementación de mecanismos urgentes que permitan ejecutar políticas públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario, mediante modificaciones de las normas legales que sustentan el funcionamiento y regulan los actuales sistemas de transporte público del país.

II. ACUERDOS:

Indicación número 1H: Aprobada por unanimidad (5x0).
 Indicación número 2H: Rechazada por mayoría (3x1).
 Indicación número 3H: Aprobada por unanimidad (5x0).
 Indicación número 4H: Rechazada por mayoría 4x1 abstención.
 Indicación número 5H Aprobada por unanimidad (5x0).
 Indicación número 6H: Retirada.
 Indicación número 7H: Aprobada por unanimidad (5x0).
 Indicación número: 8H: Aprobada por mayoría 3x1 abstención.
 Indicación número 9H: Aprobada por unanimidad (4x0).
 Indicación número 10H: Retirada.
 Indicación número 11H: Retirada.
 Indicación número 12H: Retirada
 Indicación número 13H: Inadmisibile.
 Indicación número 14H: Retirada.
 Indicación número: 15H: Inadmisibile.
 Indicación número 16H: Aprobada por unanimidad (4x0).
 Indicación número 17H: Aprobada por unanimidad (4x0).
 Indicación número18H: Inadmisibile.
 Indicación número 19H: Aprobada con modificaciones por unanimidad (4x0).

El resto de los numerales del artículo 1 y el artículo 2, de competencia de la Comisión de Hacienda, resultaron aprobados por unanimidad (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:

consta de 2 artículos permanentes y un artículo transitorio.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: En lo relativo a las normas de quórum especial, la Comisión de Hacienda se remite a lo consignado en el segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

V. URGENCIA: "Suma".

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, señor Gabriel Boric Font.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en sesión de 28 de agosto de 2023, por unanimidad de 128 votos a favor.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 27 de septiembre de 2022.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: informe de la Comisión de Hacienda.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

1.- Ley N° 20.378, que crea un subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros.

2.- Ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

Valparaíso, a 30 de abril de 2024.


MARÍA SOLEDAD ARAVENA
Secretaria de la Comisión