

**INFORME DE LA COMISIÓN DE
TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,**
recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite
constitucional, que crea un subsidio nacional para
el transporte público remunerado de pasajeros.

BOLETÍN Nº 5.849-15.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en un Mensaje de S.E. la presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma” el 2 de septiembre de 2008.

- - - - -

A algunas de las sesiones en que se consideró esta iniciativa legal, asistieron los Honorables Senadores señora Soledad Alvear Valenzuela y señores Andrés Allamand Zavala, Carlos Bianchi Chelech, Fernando Flores Labra, Juan Pablo Letelier Morel y el Honorable Diputado señor Carlos Recondo Lavanderos.

Durante la discusión de este proyecto de ley vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar; del Ministro de la Secretaría General de la Presidencia, señor José Antonio Viera-Gallo; del Jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Juan Pablo Gómez; de la Jefa del Departamento Legal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia; del Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Fernando Abarca; del Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez; de la Asesora del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señora Alejandra Pérez.

La Comisión acordó escuchar los planteamientos de las entidades gremiales, que solicitaron audiencia, en relación con este proyecto de ley, que fueron las siguientes:

- Asociación Provincial de Dueños de Taxibuses
de Concepción.

- Alianza Gremial de Transporte BíoBío.
- Federación Gremial Interregional del Transporte de Pasajeros de Concepción.
- Federación Regional Pequeños Empresarios de la Locomoción Colectiva de Talcahuano (FEREPEM).
- Confederación Gremial Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile (CONABUS, organismo gremial que agrupa a todos los pequeños y medianos empresarios del transporte de pasajeros de Regiones, desde Arica a Punta Arenas, exceptuando la Quinta Región y la ciudad de Concepción.)
- Federación Gremial de Taxis-Colectivos de Talca (FEGTACOL).
- Asociación Gremial de Buses Rurales de la Provincia de Curicó (ASOBUS).
- Consejo Regional de Transporte Menor de la IV Región.
- Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACUCH).
- Agrupación de Pequeños Empresarios del Antiguo Sistema de Transporte Público.
- Federación Gremial Nacional de Buses de Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS).
- Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile (CONUTT).
- Unión de Trabajadores de Transportes UGTT-CHILE.
- Coordinadora de Dueños de Buses de la Región Metropolitana (CODEBUS).
- Federación de Dueños de Buses de la V Región (FEDEBUS).

- Federación de Transportes Rurales de la V Región (FETRAG).

- Confederación Nacional de Trabajadores Profesionales del Transporte Terrestre V Región (CONTRAPROTT).

- Asociación Gremial de Empresas Licitadas del Gran Valparaíso.

Enviaron por escrito sus observaciones los Académicos de la División de Transportes de la Universidad de Chile, señores Leonardo Basso y Francisco Martínez. Asimismo lo hizo la Federación Gremial Nacional de Transporte Escolar y Turismo de Chile (FENTETUCH).

Hacemos presente, que los planteamientos de las distintas organizaciones señaladas anteriormente, quienes dejaron copia de sus presentaciones, se encuentran en la Secretaría de la Comisión a disposición de los Honorables señores Senadores y se acompaña su texto íntegro como anexo único al original de este informe.

- - - - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Establecer formas de financiamiento para el sistema de transporte público de pasajeros mediante un subsidio anual de cargo fiscal de hasta \$197.400.000.000, cifra que se reajustará por el IPC para los años siguientes y la creación de dos fondos transitorios, uno destinado a la Región Metropolitana y el otro para el resto del país. El primero de estos fondos es de \$190.350.000.000 para el Transantiago, y el segundo, de igual monto, es para inversiones regionales en el transporte y conectividad.

Con esta finalidad y con el objetivo de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, se propone crear un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Por otra parte, el proyecto regula el mecanismo para la operatoria del subsidio, para lo cual distingue entre: zonas con servicios integrados; servicios licitados que operan con buses y servicios de buses no licitados.

Además, sanciona la recepción indebida del subsidio.

ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Decreto supremo N° 124, de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Mediante esta norma, se estableció que el pase escolar y el pase de educación superior, pueden ser utilizados de lunes a domingo, durante las 24 horas, dentro del año escolar correspondiente.

- Ley N° 18.696.

Esta ley establece normas sobre el transporte de pasajeros.

En su artículo 3°, inciso segundo, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, en casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular.

En su inciso tercero, se dispone que las bases de estas licitaciones deberá contemplar, entre los factores que serán evaluados, criterios económicos y ambientales según las diversas alternativas y modalidades de transporte. Entre dichos criterios se considerarán especialmente, los factores ambientales relativos a ruido, gases contaminantes, orden en la circulación de vehículos y valoración urbana.

En su inciso décimo primero, se establece un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, como catastro global de todas las modalidades de servicios de transporte público de pasajeros, en el que se consignarán todos aquellos antecedentes que el Ministerio de Transporte considere pertinentes."

- Ley N° 20.206.

Esta ley creó un fondo de estabilización financiera del sistema de transporte publico de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

En su artículo 2°, autorizó al Ministro de Hacienda para que durante el año 2007, efectuara a este fondo un aporte reembolsable de hasta \$98.800.000 miles (noventa y ocho mil ochocientos millones de pesos).

Además se autorizó como aporte fiscal no reembolsable al fondo, la transferencia de \$52.000.000 miles (cincuenta y dos mil millones de pesos)

ANTECEDENTES DE HECHO

Mensaje

El Mensaje que dió origen a esta iniciativa legal señala que el transporte público remunerado de pasajeros, es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades, que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y se determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional.

Por lo tanto, es prioritario mejorar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros, con la finalidad de ofrecer un servicio de calidad, confiable y seguro, y con precios a público accesibles para toda la población, de modo de fomentar con ello que más personas, accedan y opten por este medio de transporte.

Continúa, el Mensaje, señalando que este proyecto de ley busca precisamente mejorar y fomentar el transporte público remunerado de pasajeros a lo largo de todo el país, basándose en dos estrategias complementarias.

Primero, se introduce un mecanismo de subsidio a la tarifa del transporte público remunerado de pasajeros. Este subsidio, de cargo fiscal, tiene por objetivo compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes.

Segundo, este proyecto de ley crea dos fondos transitorios. El primero tiene por objetivo contribuir al mejoramiento del sistema de transporte público de Santiago y facilitar la transición, ya en marcha, hacia un sistema de transportes moderno, de calidad y confiable, que merecen los ciudadanos de nuestra capital. El segundo fondo, está dirigido a mejorar el transporte público en regiones, financiando inversiones en mejoramientos de la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público en las diversas ciudades del país.

Experiencia comparada

Que la presente ley busque subsidiar el sistema de transporte público remunerado de pasajeros, no es nada inusual si miramos la experiencia internacional.

Los subsidios al transporte público de pasajeros se otorgan en la mayoría de los países del mundo, ya sean naciones industrializadas o economías en vías de desarrollo. El objetivo es garantizar el acceso masivo de la población a este medio de transporte, a través de pasajes económicos que suelen cotizarse por debajo de los costos que afrontan las empresas.

Por ejemplo, en Estados Unidos, en promedio, en el año 2006, los ingresos por tarifas sólo cubrieron el 38% de los costos operacionales de los sistemas de transporte público de pasajeros mediante buses. La diferencia fue financiada principalmente mediante diversos subsidios locales o federales para el transporte público. Si se analizan los 50 sistemas de transportes más importantes de ese país, los ingresos por tarifas no superan el 31% de los costos de operaciones de los buses.

En Europa, los ingresos operacionales representan en promedio el 50% de los costos operacionales de los sistemas de transporte urbano.

A su vez, en el caso de nuestro país, diversos estudios, en particular el Informe Final sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago, confeccionado por el grupo de expertos, convocados por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, han recomendado, bajo determinadas condiciones el otorgamiento de subsidios al transporte público remunerado de pasajeros.

Tampoco resulta sorprendente, a la luz de la experiencia internacional, que en nuestro país se busque promover la educación mediante tarifas reducidas para los estudiantes. Existen numerosas experiencias de subsidios a los costos de transporte de los estudiantes a nivel internacional.

En Austria, por ejemplo, el Gobierno respalda a los estudiantes para que puedan acceder a la educación a través del esquema para el transporte de estudiantes de escuela. Este esquema, provee viajes subvencionados para los estudiantes de escuelas, elegibles en ferrocarril, autobús y ferry (estatales y privados) y autobuses de larga distancia. También existe un subsidio para el transporte desde y hacia la escuela en vehículos privados en áreas en las que no existe transporte público.

Similarmente, en Madrid, España, rige el abono de transportes, que es un título de transporte que permite realizar un número ilimitado de viajes dentro de la comunidad de Madrid y determinadas zonas de Castilla-La Mancha. Consiste en una tarjeta nominativa, y que según el tramo de edad en que esté el usuario varía la tarifa que tendrá que pagar.

Las tarifas y su financiamiento

La Constitución Política de la República de Chile, establece que el Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales y económicas que permitan a todos y cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que la propia Constitución establece.

En ese sentido, la principal riqueza de Chile, no es su cobre, fruta o madera, sino su gente. Potenciar las ideas, trabajo, fuerza y talento de los millones de chilenos y chilenas es el desafío que se ha propuesto el Gobierno para así alcanzar el mayor bienestar de todos y cada uno de los integrantes de esta noble nación, sin distinción alguna.

La principal llave de acceso para lograr los objetivos propuestos, es la educación. Desde la enseñanza preescolar hasta la universitaria.

Dentro de este contexto, una herramienta fundamental en el desarrollo de la escolaridad y la educación, lo constituye el Pase Escolar y el Pase de Educación Superior, al permitir que los beneficiados con ellos, puedan pagar en sus traslados una tarifa rebajada, medida que promueve y fortalece el acceso de los niños y niñas, alumnos y alumnas menos favorecidos económica y socialmente, a los distintos niveles de formación.

Sin embargo, el pago de un pasaje rebajado por parte de los estudiantes, se financia indirectamente mediante un porcentaje del precio que se paga por parte de los usuarios del transporte público que no gozan de este tipo de beneficio.

Esta forma de financiamiento, incrementa la tarifa del pasaje regular, lo que significa que se afecta a la mayoría de los usuarios que no tienen Pase Escolar o de Educación Superior, con un cobro superior, y con dicho excedente se financia la rebaja de tarifa que beneficia a los estudiantes, lo que podría significar un perjuicio en el sector mas necesitado de la sociedad, al ser este sector de la población el que más utiliza el transporte público en buses. Por ello, en algunos casos, el beneficio para los

estudiantes de escasos recursos lo estarían financiando los miembros adultos de sus mismas familias.

Además, este sistema de financiamiento, es un desincentivo al uso del transporte público remunerado de pasajeros al elevar la tarifa regular, para la población no beneficiaria de pasaje rebajado.

De acuerdo a lo señalado anteriormente, y con el objeto de adecuar la normativa vigente a las actuales necesidades de los estudiantes, es que a través del Decreto N° 124, de 23 de Agosto de 2006, se ampliaron las facultades relativas a la utilización y días en que rige el Pase Escolar y de Educación Superior, ya que la norma estableció que éstos se pueden usar desde el día Lunes a Domingo, durante las 24 horas, dentro del año escolar correspondiente, respondiendo así a las necesidades de los estudiantes del sector primario, secundario y superior de nuestros días, convirtiendo al transporte público de pasajeros, en el principal medio de desplazamiento para este grupo social.

De este modo, como se ha indicado, actualmente las tarifas de los estudiantes corresponden a un porcentaje aplicable sobre la tarifa adulto cobrada en vehículos de locomoción colectiva. En la Región Metropolitana dicho porcentaje es inferior al porcentaje aplicado en regiones. Como consecuencia de esta ley se espera que gradualmente, y en la medida que se produzcan los ajustes normativos y contractuales pertinentes, a todos los estudiantes del país se aplique un porcentaje similar al de la Región Metropolitana.

Al respecto, es relevante destacar que el Informe Final, de fecha 31 de marzo de 2008, sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago, confeccionado por el grupo de expertos, convocados por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dentro de sus recomendaciones sobre financiamiento, señaló que el subsidio a la tarifa de estudiantes debe separarse del problema de financiamiento del sistema de transporte y ser pagado por el Estado.

El presente proyecto de ley propone un nuevo sistema de financiamiento, en el que el Estado crea un mecanismo de subsidio para financiar las franquicias existentes, permitiendo mantener el beneficio de una tarifa rebajada a los estudiantes y eliminar el impacto que la aplicación de la tarifa escolar tiene en el valor del pasaje regular a los demás usuarios, siendo ésta una ayuda concedida por el Estado para cubrir una necesidad social y económica, y a su vez, incentivar y fomentar el uso de transporte público para la población no estudiante.

El mecanismo propuesto en este proyecto de ley opera de la siguiente manera. En aquellas ciudades donde exista una

licitación de uso de vías, una resolución de perímetro de exclusión o el establecimiento de condiciones operativas, se podrán otorgar subsidios a los operadores. Las tarifas máximas permitidas en estos contratos o en las condiciones operativas que se establezcan en virtud de un perímetro de exclusión, deben reducirse como consecuencias de estos subsidios. El subsidio será otorgado a las cuentas en las cuales se administran los recursos en el caso de ciudades donde opera un sistema de ajuste tarifario basado en equilibrio entre ingresos y egresos.

Para lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los organismos competentes trabajarán en la incorporación de nuevas ciudades donde se requiera una licitación de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión o la fijación de condiciones operativas. La meta es poder ordenar y regular de esta forma el servicio de transporte público en un número creciente de ciudades en Chile.

En aquellas ciudades y localidades donde, por su tamaño u otras razones, no resulte factible fijar tarifas máximas, los recursos provenientes de la aplicación del mecanismo de subsidio serán destinados a lo siguiente: en un 60%, constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los Intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas, estando facultados los Gobiernos Regionales sólo para comprometer gastos en iniciativas de inversión que se describen a continuación y, en un 40% se destinarán a incrementar la partida del presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional.

Los Gobiernos Regionales, respecto del 60% indicado, estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño en lo siguiente: infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios con entidades multilaterales. Y, en infraestructura y conectividad de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional.

A su vez, considerando que existen en la actualidad cinco ciudades con licitación de vías ya operando, y otras más donde se ha establecido un perímetro de exclusión o se han fijado las condiciones operativas, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los operadores para negociar un cambio en los contratos o en las condiciones operativas, con el fin de introducir los subsidios contemplados en esta ley y modificar, en consecuencia, las tarifas y las

condiciones operativas. Esta negociación estará supervisada por un Comité Asesor de Expertos, convocados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. De no prosperar esta iniciativa, los subsidios devengados o sus remanentes serán destinados a los fines que indica la ley, referidos en los dos párrafos anteriores.

Fondo transitorio para la ciudad de Santiago

Frente a las dificultades que ha tenido la implementación y posterior puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público remunerado de pasajeros para la ciudad de Santiago, se han adoptado medidas que vienen a mitigar estas dificultades. Sin perjuicio de que éstas han cumplido su objetivo, se hace imperativo seguir en la misma senda, es decir, corregir todos y cada uno de los obstáculos que se presenten, a fin de no sólo obtener un sistema de transporte regulado, sino que mejorado, de acuerdo a las expectativas y anhelos de todos los habitantes de la capital.

Ante este desafío, es necesario contar con los recursos necesarios que sirvan de herramienta para mejorar el servicio de transporte ofrecido, para todos los usuarios del sistema y de esa forma obtener un sistema de transporte público remunerado de pasajeros de calidad, confiable y seguro.

En efecto, para lograr tener un sistema de transporte de calidad, se requiere contar con un sistema de recorridos y servicios adecuados y con una oferta suficiente de frecuencia, con tiempos razonables de espera en los paraderos, que pueda satisfacer las necesidades de los ciudadanos.

Adicionalmente, se esta avanzando en mejorar la confiabilidad del sistema, mejorando la programación y apropiada regularidad de los servicios con información al público adecuada, todo lo cual permite contar con servicios más predecibles para el usuario.

Al mejorar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros de Santiago, éste se convertirá en una alternativa real y eficiente para aquellas personas que de otra forma optarían por trasladarse en otro medio de transporte, como el automóvil privado, ayudando de esta manera a reducir la congestión y contaminación ambiental.

Es decir, al establecer un financiamiento transitorio del sistema, que permita el mejoramiento del mismo, no sólo logrará la satisfacción de los millones de usuarios del sistema, sino que además, podrá integrar a otras personas que actualmente no lo utilizan por distintas consideraciones, permitiendo que los niveles de congestión y contaminación

se reduzcan, lo que va en beneficio de la calidad de vida de todas las personas que habitan la ciudad.

Este fondo transitorio se constituirá con un monto de \$190.350.000 miles y podrá ser desembolsado entre el 1º de enero 2009 y el 31 de diciembre del 2011. El monto máximo anual a desembolsar no podrá superar el 40% de lo señalado.

Fondo de inversiones regionales

El crecimiento y expansión de las ciudades de nuestro país, exigen un desarrollo del transporte público a la altura de las necesidades, con la infraestructura adecuada y un servicio de calidad.

Con la finalidad de mejorar e incentivar el uso del transporte público remunerado de pasajeros, y la conectividad y vías en general, a lo largo del país, es que se crea un fondo de inversión para realizar, prioritariamente, los mejoramientos de gestión e infraestructura en las regiones de nuestro país.

A través de este Fondo Regional, que tendrá un monto equivalente al Fondo Transitorio para Transantiago, se podrán realizar inversiones en infraestructura para el transporte público; diseño e implementación de planes de modernización y mejora del transporte público; inversiones en infraestructura y conectividad de interés para la región, seleccionados por el Consejo Regional, entre otros, a fin de integrar a todos y cada uno de los habitantes de las distintas regiones al desarrollo y modernización del país, constituyéndose en elementos de la esencia de la modernización de nuestra tierra, cooperando en alcanzar el fin último, la igualdad de oportunidades de chilenos y chilenas en nuestro país.

Contenido del proyecto de ley

El proyecto de ley sometido establece que se creará un subsidio de cargo fiscal para compensar los pagos de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva, tal como los menores pagos que realizan los estudiantes, promoviendo entre otros efectos, el uso de transporte público remunerado de pasajeros.

A contar de la fecha de publicación de esta Ley, el gasto total anual del subsidio no podrá exceder de \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor y, adicionalmente, a partir del año 2012, podrá ser incrementado anualmente en la referida ley, considerando para ello la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros de los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto.

El monto anual del subsidio se distribuirá, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, de acuerdo a las tarifas adulto y de estudiantes, sus diferencias, y al número de viajes totales en cada una de ellas.

A más tardar el 31 de diciembre de cada año, a través de un Decreto emanado del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que, además, llevará la firma del Ministro de Hacienda, se determinará el monto del subsidio correspondiente a cada zona geográfica de cada región, para el año siguiente.

El mismo Decreto establecerá los montos que corresponden al subsidio en aquellas zonas geográficas de cada región, en las que no se cuente con la información antes señalada, ya sea que exista o no un sistema de transporte regulado en virtud de la normativa vigente.

En aquellos procesos de licitación de uso de vías que se lleven a cabo, de acuerdo a la ley N° 18.696, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establecerá en las bases la entrega total o parcial del subsidio a los prestadores de servicios, incorporando el efecto de este subsidio en las condiciones económicas y operativas de la concesión.

Por su parte, en los perímetros de exclusión que se fijen o en aquellos casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca condiciones de operación en conformidad con la normativa vigente, se considerará, de la misma forma, el otorgamiento de este subsidio, incorporándolo en las mismas condiciones descritas en el párrafo anterior.

El modo de efectuar estas transferencias dependerá de si las zonas geográficas de cada región en que opera una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 cuentan o no con mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos. De contar con dicho mecanismo, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

En las zonas geográficas de cada región que cuenten con Servicios de Transporte Público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, pero que no operan con mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva, la que se

determinará por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conformidad a lo establecido en el proyecto de ley.

En aquellas zonas geográficas de cada región, donde operen Servicios de Transporte Público mediante buses no licitados, podrán recibir el subsidio de la forma señalada anteriormente, es decir, como si fueran servicios licitados que no tuvieran mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos, una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen o estableciendo las condiciones de operación necesarias y que tales servicios se encuentren operativos.

En el caso que no sea posible incorporar el efecto del mecanismo de subsidio en las condiciones económicas de operación de los servicios, los recursos considerados tendrán el siguiente destino: un 60 por ciento constituirá una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior. El 40 por ciento restante incrementará la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes al momento de la publicación de esta ley, a procesos de negociación y/o determinación, según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio y modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos.

De no prosperar las negociaciones referidas, los recursos devengados se destinarán en un 60 por ciento a la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, en la forma en que prescribe el proyecto y a la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional, en el 40 por ciento restante de estos recursos.

Conjuntamente con lo señalado, se crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de Santiago. El fondo se constituirá con un monto de \$190.350.000 miles, recursos que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011.

El monto máximo anual a desembolsar no podrá superar el 40% del monto señalado. Las transferencias de los recursos, al existir un sistema automatizado de recaudación, cobro y custodia de tarifa (AFT), y un mecanismo de ajuste tarifario basado en equilibrio ingresos-egresos, se realizarán a través de las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad.

De la misma forma se creará, a partir de la entrada en vigencia del fondo transitorio descrito anteriormente, un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. Dicho fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado para el caso de Santiago y serán desembolsados a contar de la fecha del inicio de aplicación de los recursos transitorios para el Sistema de Transporte Público de Santiago. Los recursos se distribuirán entre las regiones beneficiarias, de acuerdo a lo señalado en los artículos 76, 77 y 78 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso de la Región Metropolitana de Santiago, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de Santiago.

En términos generales, las inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán de infraestructura para el transporte público y su modernización; modernización de la gestión de los sistemas; e inversiones en proyectos de infraestructura para conectividad, tales como proyectos de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional de forma de favorecer el transporte y conectividad.

El mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público. En la determinación de los montos expresados en unidades de fomento para dicho año, se utilizará el valor de dicha unidad al día de publicación de la presente ley.

En relación a la información que será entregada al Congreso Nacional sobre la entrega del subsidio a que se refiere este proyecto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior, proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos.

Por último, es menester señalar que ha existido una especial preocupación por establecer sanciones, para el caso de que exista una percepción indebida de las transferencias que se contemplan en el proyecto. Para ello se establece un procedimiento de aplicación de sanciones, estableciendo la aplicación de multas a beneficio fiscal, amonestaciones por escrito, suspensiones total o parcial del subsidio, cancelación de vehículos o servicios y caducidad, cuando corresponda. Además, se dispone que la aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

- - - - -

ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

Se encuentra estructurado en 15 artículos permanentes y 8 artículos transitorios, distribuidos en Tres Títulos.

El Título I “Del otorgamiento del Subsidio, comprende los artículos 1º a 8º.

El **artículo 1º**, crea un subsidio fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte remunerado de pasajeros, con el objetivo de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros.

El **artículo 2º**, señala que el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior, no podrá exceder de \$197.400.000.000, a contar de la fecha de publicación de esta ley, el que se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del IPC. Luego establece que a contar del año 2012, este límite podrá ser incrementado de acuerdo a la fórmula que señala.

Su inciso segundo dispone que el monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, considerando las tarifas de adultos y de estudiantes, sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, mediante decreto.

Su inciso tercero indica que las definiciones metodológicas para la determinación señalada en el inciso anterior, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas serán establecidas en un reglamento.

Su inciso cuarto señala que la información del número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros efectivos se solicitará a las entidades que administren sistemas automatizados que permitan conocer el número de viajes o a SECTRA, donde no existan dichos sistemas.

El **artículo 3°** dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega total o parcial de los recursos del subsidio a los prestadores de servicios siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en las condiciones económicas y en la operación de dichos servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, en los procesos de licitación de uso de vías a que convoque, en los perímetros de exclusión que fije, así como en aquellos casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.

El **artículo 4°** señala que las transferencias de recursos que correspondan por concepto de aplicación del mecanismo de subsidio, serán realizadas de acuerdo a lo siguiente:

a) En las zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva. La capacidad de transporte efectiva por concesionario, será determinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando los buses que éstos tengan inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros que lleva dicho Ministerio y que se encuentren operativos en el periodo anterior a aquel en que se efectúe la transferencia. El reglamento establecerá los medios fidedignos de control necesarios para la comprobación de la capacidad de transporte efectiva.

El **artículo 5°** indica que los recursos que no sean entregados, en conformidad a lo previsto en el artículo 3° de esta ley tendrán los siguientes destinos:

a) En el caso de las comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes, los recursos constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, en:

i) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

ii) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, buses, minibuses, terminales de pasajeros o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

b) En el caso de las comunas cuya población sea menor a 50.000 habitantes, los recursos se destinarán a un Programa de Apoyo al Transporte Regional. Este programa contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, un subsidio al transporte escolar y otros programas que favorezcan el transporte público remunerado regional. El Programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el caso que luego de aplicar lo establecido en la letra b) anterior, existan recursos disponibles, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá transferirlos a los Gobiernos Regionales, para incrementar la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior señalada en la letra a) anterior.

El **artículo 6°** señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo 2° de la

presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

El **artículo 7°** indica que los desembolsos que corresponda efectuar de acuerdo al artículo 4° y a la letra b) del artículo 5° de esta ley, se realizarán a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El **artículo 8°** establece que 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 y, o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.

El Título II “De las sanciones”, contempla los artículos 9° a 12

El **artículo 9°** indica que cualquier persona que perciba indebidamente transferencias por concepto del subsidio establecido en la presente ley, o incumpla o infrinja las obligaciones adquiridas en razón de su otorgamiento en materia de condiciones de prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, podrá ser objeto de la aplicación, por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe, entre el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y el Subsecretario de Transportes, de las sanciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales:

a) multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 50 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.).

b) amonestación por escrito.

c) suspensión parcial o total del subsidio.

d) cancelación de vehículos o servicios.

e) caducidad de la concesión, si corresponde.

La aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

El **artículo 10** señala que para la determinación de la correspondiente sanción, se considerarán las siguientes circunstancias:

a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.

b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.

c) La conducta anterior.

d) La capacidad económica del infractor.

El **artículo 11** establece que toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

El **artículo 12** dispone que en contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y/o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.

El Título III, “Disposiciones generales”, incluye los artículos 12 a 15.

El **artículo 13** señala que los montos que perciban los contribuyentes que a cualquier título posean o exploten vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros, por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 34 bis de la Ley de Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

El **artículo 14** indica que mediante uno o más decretos supremos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la presente ley.

El **artículo 15** incorpora en el inciso segundo del artículo 3° de la ley N° 18.696, a continuación de la palabra “vehicular,” la frase “y, o por razones de buen servicio”.

El proyecto contempla 8 artículos transitorios.

El **artículo primero transitorio** dispone que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes, a procesos de negociación y/o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio y modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° de esta ley. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, caso en el cual los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

En el caso del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, los montos del subsidio serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema, pero sólo se pagará con dichos recursos a los operadores que hayan suscrito las renegociaciones de los contratos, que permitan una adecuada y correcta prestación del servicio de transporte público.

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones contará con un Comité Asesor de Expertos a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos para la renegociación a que se refiere el inciso anterior.

Con todo, se deberá establecer en el reglamento que hace referencia el inciso final del artículo 2° de esta ley, un procedimiento y calendario de metas en relación con la incorporación, en las distintas ciudades y localidades, del subsidio al transporte público remunerado, mediante los mecanismos señalados en los artículos 3° y 4°.

El **artículo segundo transitorio** crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago con un monto de \$190.350.000 miles, los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Este monto se reajustará anualmente de acuerdo a como lo indique la Ley de Presupuestos respectiva.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad y no podrán exceder el 40% del monto señalado en el inciso anterior. Las transferencias se realizarán de la forma señalada en la letra a) del artículo 4° de esta ley

Los desembolsos del Fondo se realizarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° de la presente ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá proporcionar, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, un informe trimestral sobre el uso de los recursos, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

El **artículo tercero transitorio** crea un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. El fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado en el inciso primero del artículo segundo transitorio de la presente ley, y sus recursos serán desembolsados sólo a contar de la fecha de inicio de aplicación de los recursos del Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago señalado en el artículo anterior.

Los recursos a que se refiere el inciso anterior se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las

comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán los siguientes:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un Reglamento, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, el que establecerá los buses y taxibuses que quedarán incluidos en el programa, precisando los requisitos que deben cumplir, y 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.

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 para el transporte y, o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.

El **artículo cuarto transitorio** dispone que un reglamento especial dictado, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, definirá, para el año 2008, la modalidad para la determinación del monto anual del subsidio a que se refiere el artículo primero de la presente ley así como el monto máximo a distribuir, en dicho año, por regiones y zonas geográficas.

El **artículo quinto transitorio** indica que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

El **artículo sexto transitorio** señala que el mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público.

El **artículo séptimo transitorio** establece que durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refieren los artículos 3° y 4°, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes.

Finalmente, el **artículo octavo transitorio** dispone que en los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones encargará a una institución especializada un estudio para evaluar los costos y las rentabilidades que tienen los operadores del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago. De conformidad con dicho estudio, la autoridad podrá establecer las medidas que permitan asegurar la correcta relación entre la calidad del servicio prestado, rentabilidad y costos.

- - - - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

Vuestra Comisión, se abocó al estudio de este proyecto de ley, recibiendo en audiencia pública a las organizaciones señaladas al inicio de este informe.

A continuación consignamos un breve resumen de sus planteamientos en el orden en que efectuaron sus exposiciones:

1.- Asociación Provincial De Dueños De Taxibuses De Concepción; De La Alianza Gremial De Transporte Biobío Y Asociación Gremial De Empresas Licitadas Del Gran Valparaíso:

El **Presidente de la Asociación Provincial de Taxibuses de Concepción, de la Alianza Gremial de Transporte BíoBío y Asociación Gremial de Empresas Licitadas del Gran Valparaíso, señor Miguel Mendoza**, manifestó respecto de este proyecto de ley lo siguientes:

Reflexiones Finales: Problemáticas Actuales Operadores

1.- El polinomio de reajustabilidad, no representa la real estructura actual de costos del empresariado.

2.- Imposibilidad de cobrar tarifas reales por su alto valor.

3.- Alta evasión.

4.- Competencia absolutamente desregulada.

5.- Extensión por parte del Gobierno, de beneficios a estudiantes, financiados por privados (gremio).

5.- Poca claridad en información sobre interpretación del decreto 20, fomentando el mal uso por parte de los estudiantes, de sus derechos.

Reflexiones Finales: Productos Esperados

1.- Auto-Contención de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros: Desde el punto de vista de la Inversión, con el fin de que el empresariado que participe en la actividad, pueda actualmente continuar en el camino de promover y desarrollar la actividad del transporte público de pasajeros, es vital que los sistemas de transporte público por sí mismos puedan satisfacer los objetivos tanto privados como sociales y, por ende, permitir que se financien las inversiones y se obtengan los resultados esperados.

2.- Oportunidad histórica de establecer fundamentos que permitan a las ciudades del país auto-definirse en lo que a sistemas de transporte público se refiere, ya que los desarrollos y experiencias exitosas a nivel internacional son los que han considerado las realidades locales y han surgido de un trabajo desde su propia sociedad. Los sistemas de transporte público son parte del Patrimonio de una URBE (ciudad).

3.- Regulación de Otros Modos de Transporte: Es vital para que se consolide la actividad y los pretendidos esfuerzos a realizar, que se solucionen las distorsiones que los mercados de transporte público de las ciudades presentan (Taxis Colectivos, Servicios Rurales, Servicios Urbanos No Licitados).

4.- Considerar en el análisis y evaluación, el impacto de la reducción del porcentaje de cobro de la tarifa regular para los estudiantes, del actual 40% al 33% y la variación en las condiciones en que este beneficio se ha entregado en el tiempo. Asimismo, considerar que la apuesta de desarrollo que los operadores de las ciudades del Gran

Valparaíso y Gran Concepción, los sitúa en una escala distinta al resto de los operadores del país.

5.- Responsabilidad de los Usuarios: Finalmente, al considerar dentro de los objetivos de este proyecto de subsidio, el ofrecer una rebaja a las tarifas de cobro a usuarios, creemos, que es válido exigir a éstos como un deber ante el beneficio obtenido, el pago íntegro de la tarifa de cobro. Esta propuesta viene en proteger el sistema de transporte y el subsidio que se pretende otorgar.

6.- El proyecto de ley no se refiere a las definiciones metodológicas para la determinación del subsidio, las que deben transparentarse por el Ministerio de Transportes en esta etapa tan relevante y decisiva.

2.- Federación Gremial Interregional Del Transporte De Pasajeros De Concepción Y Federación De Transportes Rurales De La V Región A.G.

El Vicepresidente de la Federación Gremial Interregional del Transporte de Pasajeros de Concepción, señor Arturo Guisti, señaló que el proyecto de ley en debate contiene un supuesto erróneo, en el sentido de asumir que la circunstancia de que el pago de un pasaje rebajado por parte de los estudiantes, se financia indirectamente mediante un porcentaje del precio que se paga por parte de los usuarios del transporte público que no gozan de este tipo de beneficio.

Se ha pretendido convencer al Parlamento que la actual forma de financiamiento de la franquicia tarifaria de los estudiantes sería el incremento de la tarifa del pasaje adulto, lo que importaría un perjuicio para el sector más necesitado al ser quienes utilizan el transporte público y que, por tanto, lo estarían financiando los miembros adultos de sus mismas familias.

Sin embargo, se omite el señalamiento de diversas externalidades que impiden que el operador pueda libremente determinar, cobrar y percibir una tarifa que le permita asegurar rentabilidades mínimas, y con mayor razón, que les impide obtener el supuesto financiamiento indirecto en que se funda el proyecto. Es más, dichas externalidades han roto, irreparablemente, el necesario equilibrio en los mercados de transporte público en el país, incumpléndose por años el deber del Estado, como ente regulador del sector, de corregirlas. Entre ellas se encuentran:

- **La operación del modo taxi colectivo**, por cuanto tiene ventajas competitivas, derivadas de su desregulación e informalidad. Se trata de una gran cantidad de vehículos, cuyo

comportamiento en las vías públicas es un factor preponderante en los incrementos de los altos grados de congestión que afectan las principales ciudades, que no transportan escolares, afectando de manera grave ya no sólo la rentabilidad, sino que la existencia del transporte mayor de pasajeros.

- **Los altos índices de evasión** derivados de la falta de recursos de los usuarios de los sistemas de transporte, y del aumento del precio de los viajes. También contribuye fuertemente a la falta de pago o del menor pago por los servicios de transporte, la carencia de sanciones ejemplificadoras a usuarios y conductores, quienes son los únicos partícipes y beneficiarios de la evasión.

- **El incremento del valor del Diesel y la consiguiente falta de adecuación de la tarifa y de los polinomios de reajustabilidad tarifaria que actualmente rigen en cinco ciudades del país,** (Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua y Concepción), también distorsiona e impide el establecimiento de tarifas que efectivamente representen los costos efectivos de la actividad y rentabilidades mínimas. Particularmente en el último tiempo, debido a las sostenidas alzas de su principal insumo, el petróleo diésel, el incremento tarifario que los mecanismos de reajustabilidad ha ido arrojando no se condice con el incremento del valor de los elementos que componen la estructura de costos del sector. Paradojalmente, en los sectores o territorios no regulados, los intentos por ajustar las tarifas se han visto truncados por la incapacidad de pago de los usuarios, que son los más pobres del país. En palabras simples, a mayor tarifa, mayor evasión.

De esta forma, es preciso concluir que el sustento del subsidio es equívoco y engañoso, y por el contrario, puede definirse, simplemente, como un mecanismo para establecer una futura menor tarifa adulta, pues en la actualidad, ha sido la rentabilidad de los pequeños empresarios del transporte, la que ha debido sufrir el efecto de mantener los beneficios tarifarios a los estudiantes.

Tal es el desconocimiento de la realidad económica de los operadores, que se ha omitido en el mecanismo de determinación o distribución toda referencia a costos y rentabilidades.

Se pretende subsidiar en función de una tarifa promedio o media, sin atender a que ella no satisface adecuadamente los actuales costos de operación y sin importar o no si esa tarifa otorgará a quienes desarrollamos la actividad una rentabilidad razonable.

En otras palabras, se nos está condenando al estancamiento y perpetuidad en la situación de precariedad y en el progresivo envejecimiento de las flotas, lo que unido a la incorporación de exigencias, nos obligarán al retiro de la actividad o a nuestra extinción.

Financiamiento del transporte público regional.

Los montos de los fondos propuestos en ambos subsidios, el que se dirige a la compensación por la tarifa escolar y el subsidio transitorio, están estimados a partir de las necesidades de Transantiago lo cual genera una distorsión con el resto del país.

El efecto “espejo”, que una vez más denota este proyecto, en cuanto iguala la cantidad asignada para el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, “TRANSANTIAGO”, a la que se le asigna al resto del país, ningún sustento técnico ni jurídico puede tener, sino sólo es muestra de la improvisación y de la prescindencia de factores de lógica elemental, tales como número de habitantes, efectivas diferencias tarifarias (escolares/adultas), número de viajes o de vehículos destinados al transporte de pasajeros.

Conclusiones:

El proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, no constituye, en modo alguno, una solución a la grave situación económica que atraviesa nuestro sector, por efecto del sostenido y desmesurado incremento del valor del petróleo diesel.

Por el contrario, el proyecto, en la forma que actualmente se encuentra aprobado, se erige como una grave amenaza a la actividad del transporte público de pasajeros.

Según se ha manifestado por el Sr. Ministro Cortázar y consta del informe técnico para el cálculo del subsidio, evacuado por el propio Ministerio de Transportes, la rebaja tarifaria prevista para las regiones no será sustancial, generando un claro trato discriminatorio en perjuicio de nuestros usuarios.

Lo que es más grave, durante los primeros 18 meses, ningún recurso llegará a los operadores de las zonas rurales que hoy han intentado, sin éxito, por vía del incremento de sus tarifas, paliar el efecto de estas alzas.

Dado que la totalidad de la regulación de nuestro sector está entregada a la potestad reglamentaria, es necesario que UNA LEY DEL TRANSPORTE fije los marcos de acción del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el objeto de que en el ejercicio de sus facultades se reduzcan o eliminen los espacios de arbitrariedad y garantice así que su tratamiento a los operadores sea justo, equitativo y asegure eficiencia en el uso de los recursos públicos.

En cuanto al mecanismo de solución para evitar el impacto que el alza de los combustibles ha provocado en nuestros usuarios y en quienes desarrollamos la actividad del transporte, debe buscarse en su origen y no en sus efectos, esto es, disminuyendo su valor, a través de la eliminación de los gravámenes que lo afectan. Por ello, somos partidarios, como medida transitoria y parcial, de la eliminación y/o recuperación del 100% del Impuesto específico a los combustibles y de una recuperación de un porcentaje sustantivo del impuesto al valor agregado que lo grava.

El reciente anuncio de reducción hasta el año 2010 del impuesto específico a los combustibles, es del todo insuficiente, y debe otorgarse a los operadores urbanos o rurales el beneficio tributario de la recuperación del 100% del impuesto específico pagado.

En cuanto a la idea de subsidiar las exenciones y rebajas tarifarias a estudiantes, y otros usuarios, como los adultos mayores, la compartimos plenamente, pero esperamos se generen los espacios de participación para la elaboración de un nuevo proyecto legislativo, cuya independencia de la situación de crisis del transporte en Santiago, nos garantice un adecuado y equitativo tratamiento a todas las modalidades del transporte mayor de pasajeros.

Finalmente expresó que esta iniciativa legal no soluciona la crisis que atraviesa el sector, constituye una amenaza a la actividad, discrimina a los operadores y a los usuarios.

3.- Federación Regional Pequeños Empresarios De La Locomoción Colectiva De Talcahuano (Ferepem)

El Presidente de la Federación Regional de Pequeños Empresarios de la Locomoción Colectiva de Talcahuano (FEREPEM), señor Pedro Peña, señaló que Federación que representa no puede negar su interés en la urgente necesidad de promover el uso del transporte público, más aún si ello viene a extender un beneficio que recibirá un importante número de usuarios de la ciudad de Santiago. No obstante ello, del análisis del proyecto de ley se concluye una serie de efectos negativos y que lo hacen inconveniente:

1.- Licitaciones de vías. El proyecto de ley en estudio propone para el otorgamiento del subsidio procesos de licitación (similar a Transantiago) de uso de vías en virtud de la ley N° 18.696.

El modelo de negocios que se conoce como tales licitaciones es similar al utilizado por Transantiago, por lo que se puede suponer la extensión de efectos negativos a regiones, tanto para los usuarios como para los operadores del sistema.

2.- Desfinanciamiento de los operadores. Los procesos de licitación no sólo generarán mayores costos por la creación de nuevas empresas y el término de las actuales, sino que elevarán los costos operacionales.

3.- El subsidio no es equitativo. El subsidio propuesto para la ciudad de Santiago es muy superior al que se pretende otorgar a las regiones del país.

4.- La transferencia de los recursos no asegura la transparencia. La creación de un reglamento del que se desconocen los elementos centrales, en términos de a quién, cómo y en qué plazos se distribuirán los recursos no asegura el éxito.

La forma de aplicación de los recursos coloca en riesgo a las pequeñas y medianas empresas del transporte de las regiones, puesto que entrega importantes recursos a organizaciones privadas y no se garantiza la debida transparencia o que los recursos lleguen donde realmente corresponde

5.- Pérdida de calidad del servicio. Las empresas de transporte que se han caracterizado por una mejor calidad del servicio, verán mermados sus ingresos puesto que el subsidio será producto de un cálculo general y no por una gestión particular.

El proyecto de ley no especifica el ámbito de aplicación del subsidio y las cifras difundidas no guardan relación con la realidad.

6.- Condiciones básicas para una buena aplicación del subsidio. Se considera necesario modificar el proyecto de ley separando el subsidio a Transantiago con respecto al de las regiones, principalmente por un tema de plazos, el Transantiago tiene mayor urgencia. En cambio, el de regiones debe ser discutido puesto que un sistema adecuado de transporte público para regiones debe adecuarse a la realidad de cada región, y

7.- Garantizar el destino del subsidio. Se deben buscar los mecanismos para asegurar que el subsidio llegue directamente al operador de la pequeña y mediante empresa de transporte.

4.- Confederación Gremial Nacional De Regiones Del Transporte Mayor De Pasajeros De Chile (Conabus).

El Presidente de la Confederación Gremial Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile –

(CONABUS), señor José Muñoz, explicó que esta organización gremial agrupa a todos los pequeños y medianos Empresarios del transporte de pasajeros de Regiones, desde Arica a Punta Arenas, exceptuando la Quinta Región y la Ciudad de Concepción.

Manifestó su preocupación por los cambios introducidos en la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley original emanado del Ejecutivo. En ese sentido, señaló que el concepto primario del mencionado proyecto que se basa en la concepción de compensar las menores tarifas canceladas por los estudiantes, sin olvidar que los escolares básicos no pagan en la actualidad ningún tipo de tarifa.

El objetivo y la filosofía para crear este Subsidio a Regiones, siempre fue explicado por el Señor Ministro de Transportes, en el sentido que los beneficios para los Estudiantes se financian, hipotéticamente, con el incremento de la tarifa del pasaje Adulto, situación que afecta a la mayoría de los usuarios que no tienen Pase Escolar o de Educación Superior, condición que podría significar un perjuicio al sector más necesitado de la sociedad, al ser este grupo de la población el que más utiliza el Transporte Público en Buses.

Por otro lado el Ejecutivo menciona que el 23 de agosto de 2006 dictó el decreto supremo N°124, en donde se ampliaron los beneficios entregados por el Transporte Mayor de Pasajeros a los Estudiantes, para la utilización de la Credencial Escolar, en la utilización de lunes a domingo, las 24 horas y dentro del año escolar, respondiendo a las necesidades de los escolares, convirtiendo al Transporte Mayor de Pasajeros en el principal medio de desplazamiento para este sector de la sociedad.

Establecido el criterio original del proyecto de ley que crea un subsidio para regiones, es de justicia señalar que los montos a percibir por este concepto, deben ser entregados a quienes por 50 años han contribuido al traslado de los estudiantes, sin recibir compensación o subsidio de ninguna naturaleza, como es el Transporte Mayor de Pasajeros, Urbanos y Rurales de Chile.

En consecuencia se debe reestablecer del mensaje original de S.E. la Presidenta de la República, el artículo 1° la frase **"tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes"**

En seguida, señaló que otra gran preocupación del Gremio, que representa, es la ambigüedad que tiene este proyecto de ley en algunos de sus puntos, como es el caso del artículo 4°, donde la Honorable Cámara de Diputados suprimió la letra c) la que establecía claramente la forma de entrega del Subsidio a los Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses, no licitados.

Según la lectura de este punto N°4, aprobado por la Cámara de Diputados, letra a) existiría subsidio solamente para aquellos servicios licitados, que utilicen sistemas automatizados y que cuenten con mecanismos de ajustes tarifarios, estos fondos se transferirán a las cuentas en las cuales se administran los recursos del Sistema.

Asimismo, el artículo 4°, letra b), establece que, en los casos de los Sistemas Licitados, pero que no cuenten con un Sistema de ajuste tarifario, los recursos se transferirán a los Concesionarios, según la capacidad de transporte efectiva, que será determinada por el Ministerio de Transportes.

Al eliminar la letra c) del Proyecto Original, todos los Servicios de Regiones que no están Licitados y que no tienen un Sistema de ajuste tarifario, quedan fuera del Sistema.

Cabe señalar que el artículo 7° transitorio de alguna forma salva la omisión anterior, al disponer que durante los 18 primeros meses de aplicación de esta ley, los mecanismos de los artículos 3° y 4° se aplicaran a las Zonas Urbanas en cuyas comunas la población sea igual o superior a 50.000 habitantes.

Por lo tanto, para evitar la desnaturalización del Proyecto primitivo se requiere reponer la letra c) del artículo 4°.

La incorporación del artículo 15, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, donde modifica el artículo 3° de la ley 18.696, entregando otro elemento al Ministerio de Transportes para Licitar los Servicios de Transporte de Pasajeros, por "razones de buen servicio", parece de una gravedad absoluta.

La inconveniencia de agregar este artículo 15, al proyecto que crea un Subsidio al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, radica en que se pierde el espíritu fundamental de esta iniciativa, puesto que se está agregando un elemento que produce conflictos entre los Transportistas del País y el Ministerio de Transportes e inevitablemente alterará la paz social en regiones.

Todas las aventuras de licitaciones que se han llevado a cabo en el País han sido un fracaso y hoy tienen a un número importante de pequeños empresarios económicamente en la quiebra. Continuar con los Sistemas de Licitaciones en Regiones, es "exportar" el Transantiago a las provincias, cuestión que no estamos dispuestos a aceptar, conociendo las realidades de las ciudades donde se han implementado estos programas de Licitaciones.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones siempre manifestó que este Subsidio al Transporte de Regiones era de carácter voluntario y si alguna Empresa de Transporte no se adhería a este beneficio no afectaba en nada su actual operación de sus servicios.

Sin embargo, con la incorporación de este artículo 15, puede ocurrir que una Empresa de Transportes que no se incorpore a la obtención del Subsidio, queda expuesta a que "por razones de buen servicio" el Ministerio de Transportes le cambie su actual sistema de trabajo.

Es fundamental para evitar distorsiones en los fundamentos del Proyecto original, que se elimine el artículo 15, incorporado en la Cámara de Diputados.

El Transporte Mayor de Pasajeros, por siempre ha entregado parte de sus ingresos al Estado para la Educación de los Escolares, pero este aporte a los estudiantes no es exclusividad de los Pequeños Empresarios Urbanos, sino también es un gran esfuerzo que han realizado los Operadores de Servicios Rurales en el País y que según el texto de este proyecto, no van a poder acceder al subsidio en los mismos términos que para los sectores Urbanos, puesto que no están considerados.

Es de justicia, entregar los montos que correspondan a este importante sector del Transporte de Pasajeros, toda vez que en muchas localidades del País, nuestros Asociados Rurales hacen esfuerzos supremos para mantenerse en la actividad, ya que el mayor número de personas transportadas son estudiantes.

Este Subsidio debe contemplar el Transporte Público Remunerado Mayor de Pasajeros en sus modalidades rural y urbana, con ello se respetaría la Constitución Política de la República, que garantiza a todas las personas la igualdad ante la ley, puesto que ambos Sistemas de Transporte trasladan al universo de Escolares del País.

El proyecto de ley, en estudio, tiene muchas ambigüedades y preocupa la gran cantidad de reglamentos que se deben dictar por parte del Ministerio de Transportes, una vez que eventualmente se apruebe esta ley.

Estos vacíos que presenta el proyecto de ley en cuestión, sólo sienta algunos parámetros muy generales sobre los Subsidios y deja mucho entregado a la dictación de Reglamentos, caso del artículo 2° inciso 3°; caso del inciso final del artículo 4°; caso del artículo 14°; caso del artículo transitorio inciso final, cuestiones que son fundamentales y respecto de las cuales ignoramos cual será el criterio del Ministerio que se empleará.

Sobre esta materia es de alta importancia que el Ministerio entregue antes de la votación por parte del Senado, los reglamentos a que alude en el proyecto, puesto que estos documentos pueden cambiar absolutamente el principio y el objetivo del mensaje de S.E. la Presidenta de la República.

Respecto de la entrega del subsidio a las ciudades de menos de 50.000 habitantes, no existirá un subsidio en los términos que está dispuesto para las ciudades de más de 50.000 habitantes, en el artículo 5° se ha incorporado la letra b) que dispone un programa especial para la entrega del subsidio.

Se requiere que para el Transporte Mayor de Pasajeros de estas ciudades de menos de 50.000 habitantes, se entreguen los recursos en los mismos términos que en el resto de las ciudades de mayor cantidad de población.

Conceptualmente comparte la idea de asignar Subsidios Estatales al Transporte Público Remunerado de Pasajeros Urbano y Rural, especialmente los destinados a compensar la menor o nula tarifa escolar (básicos) que deben soportar los operadores, en su inmensa mayoría Pequeños y Medianos Empresarios.

El subsidio debe compensar la gratuidad y los menores pagos que realizan los estudiantes cuando utilizan el Transporte Público Mayor de Pasajeros Urbano y Rural, sobre la base de la tarifa efectiva o llena, esto es, si en una ciudad por ejemplo; la tarifa es de \$300 y el estudiante paga un 40% de este valor, es decir \$120, el Subsidio propuesto debe cubrir el 60% restante, es decir \$180. La **tarifa efectiva**, es aquella que contempla los **costos reales**, y no la actual tarifa, que salvo algunas excepciones está impuesta por las circunstancias y en muchos casos ni siquiera cubre los costos.

Parece acertado que el Transporte Mayor de Pasajeros Rural y Urbano, puedan acceder a estos subsidios, pero nos parece un despropósito que deban abandonar o renunciar al pilar esencial sobre cuya base han construido su desarrollo, como lo es la libertad económica, para en cambio, suscribirse a un régimen de carácter regulado, que a la fecha no se conocen todavía sus reglamentos, por lo tanto es necesario que se aclaren y garanticen al menos las situaciones referidas a los Estatutos que se dictaran y a las materias sujetas a la decisión administrativa.

5.- Federación Gremial De Taxis Colectivos De Talca, Región Del Maule (Fegtacol)

El Presidente de FEGTACOL, señor Justo Valenzuela, señaló que la entidad que representa agrupa en la ciudad de Talca a 1400 Taxi - Colectivos y 3250 en la Región del Maule respectivamente, que asociados nacionalmente a CONATACOH que agrupa a 62.000 Taxi – Colectivos y en esa calidad viene en representar su enérgico malestar por la aprobación en la Honorable Cámara de Diputados del proyecto de ley que subvenciona la tarifa del transantiago y la locomoción colectiva mayor en regiones, porque nuevamente sentimos a nuestro sector no nos toman en cuenta, ya que también brindamos un servicio de transporte publico.

La locomoción mayor en nuestra región sólo brinda el servicio hasta las 22 horas, y los taxi-colectivos brindan este servicio inclusive hasta altas horas de la madrugada, ofreciendo seguridad a los pasajeros (chilenos trabajadores de este país, usuarios y personas que se perfeccionan en horario nocturno) que utilizan este medio de transporte para llegar a sus domicilios ya que la delincuencia en regiones se hace sentir con severidad.

Socialmente, a diferencia de la locomoción mayor, los taxi - colectivos trasladan al 100% de los minusválidos, que no tienen medios propios de movilización, somos ambulancias, vehículos de emergencias para llegar a los servicios hospitalarios, para adquirir medicamentos en horario nocturno y trasnoche, sobre todo en sectores de más escasos recursos que no disponen de otro medio.

También manifestamos que en nuestra ciudad de Talca, nuestros asociados a FEGTACOL en función de nuestra actividad económica, 5.000 familias dependen en forma directa e indirecta y un universo de 20.000 personas del grupo familiar, directamente brindamos 2.000 empleos, se movilizan diariamente 135.000 usuarios, mensualmente dentro de la actividad económica de la comuna, generamos una cifra bruta de \$1.550.000.000.-millones de pesos cuyo desglose por consumo de combustible es de \$725.000.000.- millones y un gasto mensual de 295.000.000.- millones por concepto de impuestos de insumes.

Por tanto queda claro en comparación a la locomoción mayor, nuestro sector aporta un 60 % mas a la actividad económica de la comuna y desde nuestro punto de vista con esfuerzo e iniciativas propias luchamos para dar un buen servicio como diariamente la comunidad nos expresa que socialmente nuestro sector también hace su aporte.

Dadas estas razones creemos que el proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados es injusto y brinda una competencia desigual, discriminatorio, distorsiona precios de mercado entre la locomoción mayor y menor que históricamente tiene un rango diferencial de 40 y

60 pesos, altera las reglas del mercado que dentro de este contexto la fiscalía nacional económica debería pronunciarse al respecto.

Por último, cualquier subsidio focalizado a la locomoción mayor en regiones, nuestro gremio no está en condiciones de absorber y sería la muerte anunciada a nuestro sector y por ende dejar sin fuentes laborales a miles de chilenos, familias que se desarrollan y sustentan de esta actividad.

Derivado de lo anterior la sensación de las provincias es que Santiago es Chile y las regiones es el patio trasero del país y no debería ser de esa manera, ya que en nuestro país también existen regiones que quieren trabajar en igualdad de condiciones, por lo tanto, solicitamos y apelamos a vuestro accionar en el Senado para que esta desigualdad injusta se revierta y nos incluya en el proyecto en iguales condiciones o en su defecto proponiendo otro tipo de soluciones a este tema.

6.- Asociación Gremial De Buses Rurales De La Provincia De Curicó (Asobus).

La exposición de esta Asociación Gremial de Buses Rurales de la Provincia de Curicó (ASOBUS), la efectuó el señor Marcos Santelices, quien señaló lo siguiente:

1.- Como Asociación Gremial de Buses Rurales de la Provincia de Curicó, participamos de la idea de subsidiar al transporte remunerado de pasajeros, sin embargo discrepamos de la forma propuesta para hacerlo, por ello proponemos fórmulas distintas de las que el proyecto contempla.

2.- Tanto el proyecto de ley, como las autoridades que lo pregonan, han reiterado que se trata de un subsidio que va en directo beneficio de las personas; por ello proponemos que el subsidio se entregue directamente a sus beneficiarios, esto es, a los usuarios, mediante mecanismos a convenir entre la comisión de Asesores Expertos del Ministerio y el empresariado.

3.- Discrepamos de la norma en que el proyecto se ha planteado, especialmente en lo que dice relación con el exceso de materias entregadas a reglamentos y decretos que se deben dictar con posterioridad a la publicación de la ley, por parte del Ministerio de Transportes, con la firma del Ministro de Hacienda.

4.- Como remedio de la situación anterior, somos firmes partidarios que se inicie un proceso de discusión parlamentaria que tenga por propósito regular de manera orgánica la actividad del transporte de

pasajeros remunerado en Chile, con la promulgación, por ejemplo de un Código del Transporte.

5.- Como actores de una actividad económica de tanta importancia para el país y tan proclive a ser afectada por las oscilaciones de los mercados internacionales, estimamos que a la hora de establecer normas y nuevas condiciones de operación de los servicios, se imponga por vía legal, el derecho a la participación ciudadana, la que puede estar representada por actores de gobierno, de los usuarios y del empresariado.

6.- Consideramos necesario incluir en forma expresa en la Ley y no en futuros reglamentos, a la locomoción colectiva rural, hoy olvidada en el Proyecto, la que como se ha dicho transporta al mayor número de pasajeros del país.

7.- No consideramos de justicia imponer a los empresarios del transporte un gravamen que excede los que contempla la Ley de la Renta, toda vez que se trata de un subsidio compensatorio de los menores ingresos que los operadores tendrán por la implementación del mecanismo de subsidio. Como ya se dijo, al ser tributables los ingresos que se perciban, afectarán la base imponible del impuesto global complementario, al momento de determinar la renta, de esta manera desaparece la compensación y queda como resultado un déficit para los operadores del transporte.

8.- Estimamos que debe eliminarse el artículo 15 introducido al proyecto de ley, por la Honorable Cámara de Diputados, en cuanto otorga amplias facultades al Ministro de Transportes para aplicar mecanismos de licitación de recorridos, invocando para ello simples razones de buen servicio.

9.- El proyecto de ley debe hacerse cargo de introducir en forma expresa en el artículo 1º que el subsidio estará destinado “a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes, **y la gratuidad de los escolares básicos.**”

10.- Por último, siendo una alternativa de los operadores acceder o no al mecanismo de subsidio que la ley propone; y al estimar los operadores, en el legítimo ejercicio de sus derechos, que no utilizarán el mecanismo propuesto, serán estos quienes se vean enfrentados a las críticas de la opinión pública por no hacerse parte de una Ley, que como hemos señalado ha sido mal concebida y no resguarda efectivamente el derecho a desarrollar una actividad económica que no es atentatoria contra la legalidad.

7.- Consejo Nacional Del Transporte Menor Iv Región

El Presidente Regional del Transporte Menor IV Región, Coquimbo, señor Neftalí Vicencio, señaló que la aprobación de esta iniciativa legal comete un perjuicio para el país en beneficio de círculos privilegiados. Hoy es necesario disponer de economías que sean prudentes y factibles sin menoscabo de la dignidad del país y sin establecer discriminaciones para ningún sector. En este proyecto de ley queda en evidencia que los recursos económicos del Estado son invertidos con una exagerada complacencia en Santiago, en desmedro de las regiones.

La entidad que representa agrupa a 6.900 microempresarios o asociados de nuestra región. Estos propietarios de taxis básicos y colectivos aportan al Estado en impuesto de los combustible \$ 1.431.612.000 (mil cuatrocientos treinta y un millones seiscientos doce mil pesos mensuales, y \$ 17.179.344.000 (diecisiete ciento setenta y nueve millones trescientos cuarenta y cuatro mil pesos) aproximadamente anual.

Las ciudades de la IV Región hace algunas décadas fueron afectadas gravemente por el cierre de las minas de hierro, no tenemos grandes industrias; el paso internacional de Agua Negra se ha transformado a veces en una utopía y hoy solo vivimos especialmente de los servicios y el turismo, por esta razón, es una de las regiones con alto índice de Taxis y Colectivos, sin embargo damos trabajo aproximadamente a 3.000 conductores.

Además, es oportuno señalar, que la mayoría de nuestros microempresarios son mayores de 50 años y por su edad no encuentran trabajo, como también, destacar que un alto porcentaje son jubilados con pensiones que no le alcanzan para vivir, siendo el taxi su fuente de ingreso.

Por estos antecedentes nuestro deber no es sólo respaldar esta actividad, sino más que todo fortalecerla acorde con la importancia de esta zona y la seriedad de que debe estar investida cualquiera misión gubernativa destinada a corregir males que afectan a la colectividad como es este discriminatorio proyecto de ley en análisis.

Los microempresarios que representa pretenden ser incorporados en este subsidio del transporte público.

8.- Confederación Nacional De Taxis Colectivos De Chile (Conatacoch)

El Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACoch), señor Héctor Sandoval,

informó que representa a más de 62.000 propietarios de taxis colectivos a nivel nacional y desde esa perspectiva entregó los siguientes planteamientos en relación al proyecto de ley en estudio:

1.- El Transantiago fue ideado y puesto en marcha sin considerar los taxis colectivos a pesar que los propios estudios del Ministerio de Transportes que señalan que realizamos 450.000 viajes y transportamos más de un millón de pasajeros diariamente, lo que quedó demostrado y es reconocido privadamente por las autoridades. Tanto que en la periferia como en las horas Peak y por las noches los taxis colectivos son el único medio de transportes que están salvando el Transantiago.

2.- En el mes de marzo del año 2007 la Presidenta de la República anunció una cantidad importante de medidas para intentar disminuir la tensión caótica que originó la puesta en marcha de este nuevo sistema de transportes, entre las cuales señaló algún grado de integración de los taxis colectivos al Transantiago, transcurrido ya casi un año y medio de ese pomposo anuncio nada de ello ha ocurrido, continúan aún los colectivos marginados de los corredores exclusivos y del sistema.

3.- La actividad ilegal o pirateo ha aumentado en forma escandalosa, a pesar que el departamento de fiscalización de transporte ha crecido en más de un mil por ciento, contando actualmente con alrededor de un centenar de vehículos y más de 600 funcionarios, su negligente función sólo está focalizada al Transantiago, dejando a los otros medios de transportes a su suerte, es más no fiscalizan y dejan que la ciudadanía viaje remuneradamente en todo tipo de vehículos desde automóviles particulares, furgones, camionetas etc. para cubrir las falencias del Transantiago y cuando nosotros reclamamos estas ilegalidades salen a fiscalizar los taxis colectivos legalmente inscritos infraccionándolos por cuestiones irrisorias

4.- Con el congelamiento de las tarifas, la durabilidad del pasaje o posibilidad de trasbordos por dos horas, el 40% de evasión en el Transantiago y la prohibición a los taxis colectivos de acceder a los corredores exclusivos sufrimos una inmensa discriminación, lo que indudablemente nos hace perder tanto rapidez como competitividad tarifaria y por supuesto pérdida de pasajeros, lo que hoy tiene a nuestros colegas que realizan servicio al interior de las comunas prácticamente quebrados

5.- Cuando se subvencionan los pasajes al administrador financiero con el dinero de todos los chilenos por más de un millón setecientos mil dólares diarios, en realidad no debe de estar dentro de la preocupación de ninguna de los empresarios que son parte del Transantiago la eficiencia en el servicio, como tampoco les afectan las continuas variaciones en el precio de los combustibles

6.- Si lo que se quiere es más dinero para el Transantiago que así sea planteado, para qué disfrazar estas intenciones a través de subsidios regionales con la finalidad de lograr los votos de sus representantes legislativos, arrastrando con ello las mismas discriminaciones e injusticias que estamos sufriendo en Santiago a los habitantes y trabajadores de los taxis colectivos de otras regiones

7.- En el resto de las regiones la realidad dista bastante de lo que ocurre en la Región Metropolitana, en las provincias tenemos un promedio del 70% de los pasajeros transportados en taxis colectivos, siendo competencia directa en trazados y en tarifas con el llamado transporte mayor, estos últimos cuando fijan sus tarifas consideran entre sus ingresos reales las diferencias tarifarias que cancelan los estudiantes, por lo que si les llegan aportes subsidiados estarán en condiciones de rebajar sus tarifas o congelarlas por grandes períodos de tiempo, interviniendo directamente el Estado tanto las reglas del mercado, como también discriminando gravemente al sector más desprotegido del transporte de pasajeros. No les basta con gravarnos con un impuesto específico trescientos por ciento más caro, sino que además ahora nos terminarán de matar entregándonos dineros adicionales a los propietarios de los buses, no sabemos si las autoridades estarán enteradas que en regiones la locomoción colectiva son los taxis colectivos, el argumento de estar preocupado de las tarifas que cancelan los usuarios en regiones pierde toda validez, porque de acuerdo al proyecto de ley llegaría solo al 30% de las pasajeros que se transportan en buses o taxi buses regionales

8.- Aquí hay que dejar que el mercado funcione, no se puede continuar subvencionando como ha ocurrido históricamente a quienes tienen menores necesidades en desmedro de los más necesitados, se debe fiscalizar la actividad ilegal, debe existir equidad tanto en el uso de las calles como de los lugares para tomar o dejar pasajeros, se debe abordar lo del Transantiago separado de la busca de soluciones regionales, esas debiesen ser las preocupaciones del gobierno y no apuntar a solucionar su problema político a un precio tan alto para nosotros, que no tenemos ninguna responsabilidad en esta debacle .

9.- Por ultimo valoramos el envío de proyectos de leyes que rebajan el impuesto específico a la bencina primero de seis unidades tributarias a 4,5, ahora en una UTM cada mil litros, o sea "el que bajara de las 4,5 UTM que tiene hoy temporalmente a 3,5 UTM por cada metro cúbico". Pero esto no da cuenta de dos cosas importantísimas para nosotros: La primera es que la rebaja que se legisló el mes de marzo recién pasado y la que se legislara ahora sólo considera la bencina, dejando fuera de toda opción a miles de nuestros colegas que usan el petróleo diesel, el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo como combustible. En segundo lugar, estas medidas consideran a toda la población lo que está bien, pero nosotros necesitamos medidas focalizadas hacia nuestro sector,

porque nosotros no usamos nuestros vehículos para pasear, el combustible lo usamos para trabajar siendo este nuestro principal insumo. Cada, taxista entrega en forma individual, entre impuesto específico e IVA la suma de \$ 8.820 pesos diarios, \$ 229.320 pesos mensuales, \$ 2.751.840 pesos anuales al erario nacional y en el conjunto nuestro gremio a aportado anualmente \$ 170.614.080.000 (ciento setenta mil seiscientos catorce millones ochenta mil de pesos) o dicho de otra forma US\$ 325 millones de dólares y si sumamos los taxis básicos las cifras llegan a 630 millones de dólares anuales

Sin entrar en un análisis detallado Conatacoch les solicita su voto para que este proyecto tan injusto, inequitativo y discriminatorio que inicia su estudio o discusión en esta Comisión del Senado de la República en el día de hoy, por las razones anteriormente expuestas sea rechazado sino considera también beneficios para los taxis colectivos.

9.- Agrupación De Pequeños Empresarios Del Antiguo Sistema De Transporte Público

La Presidenta de la Agrupación de Pequeños Empresarios del Antiguo Sistema de Transporte Público, doña Susana Olivas, señaló que la agrupación que representa reúne a pequeños empresarios del antiguo transporte público de las máquinas amarillas, los cuales fueron afectados con la puesta en marcha del Transantiago. Cuentan con más de 400 empresarios adheridos a la agrupación y con más de 300 máquinas, las cuales, la mayoría de éstas, se encuentran fuera del actual sistema de transporte público y cuentan con la vigencia en los años de servicios, según lo estipulado por el SEREMI de transportes.

En la actualidad, las empresas que operan en este sistema, destruyen nuestras máquinas, con pésimas mantenciones, para luego entregarlas a sus dueños en un estado deplorable, además de pagar remuneraciones miserables, las cuales no alcanzan para sostener a nuestras familias y capitales a la vez.

Desde el año 2005 se han realizado negociaciones con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, apoyados y asesorados por la Vicaría del Trabajo, a través del padre Rodrigo Tupper. En todas las reuniones que se sostuvieron, tanto con el Ministerio y la Subsecretaría, se prometieron muchas cosas, pero las más importantes y en la cuales no tenemos respuesta aún son:

1.- Implementación de una oficina socio laboral para atender las aspiraciones de la agrupación de pequeños empresarios del sistema anterior de transportes, ya sea con la reincorporación laboral o una manutención

2.- Ayuda para las familias con hijos en universidades y colegios, con el fin de que los primeros no abandonen sus estudios profesionales, a través de becas escolares.

3.- Pensiones para los mayores de 65 años que perdieron su fuente laboral.

4.- Ayuda psicológica para aquellas personas que sufren efectos emocionales graves, por verse sin trabajo.

Asimismo, solicitamos la inclusión en la ayuda socio laboral, a través de la oficina, la cual en estos momentos sólo atiende a administrativos y conductores del antiguo régimen afectados con el nuevo sistema. Consideramos que también somos parte de los afectados, por lo tanto, también debemos ser parte de las soluciones, las cuales, a pesar de ser los primeros en ingresar con nuestra documentación a la oficina, aún seguimos en espera de dichas soluciones.

Se pidió la posibilidad de trabajar sin empresas intermediarias, es decir, directamente con el Gobierno o poder licitar en forma autónoma alguna troncal o alimentador, y con esto demostrar nuestros conocimientos. Ofrecimos nuestros servicios, y así contribuir a solucionar falencias del actual régimen, ya que somos empresarios con amplia experiencia en el rubro del transpore, los cuales podemos ser un gran aporte en dichas soluciones.

El día 27 de agosto de 2008 se tuvo la última reunión informativa en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en donde se nos entregó la resolución exenta N° 53, la cual fue aprobada con fecha 11 de enero de 2007, documento en el cual se aprueba el convenio de colaboración entre subsecretaría de transportes y el servicio nacional de capacitación y empleo (SENCE). Dicho acuerdo fue aprobado por el ex Subsecretario de Transportes, señor Danilo Nuñez Izquierdo, cabe señalar que luego de pasado un año se nos da a conocer los términos del acuerdo en cuestión.

En el documento referido se destacan los siguientes puntos, los cuales no consideramos justos:

Pueden postular los microempresarios con la condición de ser propietarios hasta de 3 máquinas.

Que los microempresarios que se encuentren en el sistema DICOM, no serán considerados como beneficiarios en esta resolución.

Este beneficio termina con la muerte del

beneficiario. Como se sabe existieron muchos empresarios que al verse sin trabajo con el cual sostener a sus familias, llenos de deudas y enfrentarse a la realidad de perder sus casas y bienes, decidieron dejar de existir, consideramos que no es justo desamparar a las familias de estos microempresarios.

Que al momento de postular al beneficio, los buses no se encuentren inscritos en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (SEREMÍ), con fecha tope del 10 de agosto de 2007. La gran mayoría de los microempresarios que postularon a este beneficio, aún se encuentran inscritos en el Ministerio, ya que muchos prestaron servicios a los operadores del Transantiago, y en estos momentos se encuentran fuera del sistema **"temporalmente"**, por lo tanto, establecer límites en este punto es arbitrario e irracional.

Finalmente, expresó que la Agrupación, que representa ha concurrido a esta Comisión para plantear sus inquietudes, solicitar apoyo y ayuda puesto que se sienten engañados, desamparados y frustrados. Tomando en cuenta que nos encontramos esperando más de tres años, en constantes reuniones con instituciones gubernamentales, quienes no dan soluciones a nuestros requerimientos, en vez de esto nos dan esperanzas de un futuro mejor, ¿pero cómo se puede esperar un mejor futuro, si lo único que vemos es que se ríen en nuestras caras de todo el tiempo, más de 70 años prestando servicio a los habitantes de Santiago, sistema que jamás necesitó de una subvención del Gobierno, por el contrario, cada vez que nos pedía alguna mejora en el sistema siempre se implementó con mucho esfuerzo, un ejemplo emblemático de esto son los cobradores automáticos, los cuales se instalaron en cada máquina de los pequeños empresarios teniendo un costo enorme para nosotros, pero debíamos cumplir con este requerimiento porque se trataba de mejorar el servicio.

Se les quitó la fuente laboral, la dignidad y como trabajadores exigen que se les devuelva.

10.- Federación Gremial Nacional De Buses Del Transporte De Pasajeros, Rural, Interurbano, Interregional E Internacional De Chile (Fenabus)

El Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros, Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS), señor Marcos Carter, delegó en el señor Sergio González Tagle los planteamientos de la entidad que representa. En ese sentido, señaló que:

1.- Conceptualmente, compartimos la idea de asignar subsidios estatales al transporte público remunerado de pasajeros, especialmente los destinados a compensar la menor o nula tarifa escolar que deben soportar los operadores, en su inmensa mayoría pequeños y medianos empresarios.

2.- Actualmente, la tarifa de adulto envuelve una especie de subsidio cruzado con el cual se compensa, sólo en parte, tanto la menor como la nula tarifa que pagan los escolares en los servicios urbanos, rurales e interurbanos. Es un hecho que ello ha incidido en los costos de los empresarios limitando de modo significativo sus posibilidades de renovar material, de invertir en infraestructura, como terminales e instalaciones, o de incrementar remuneraciones y beneficios laborales. En suma, el beneficio de la tarifa escolar, impuesto por decreto, ha influido negativamente en la posibilidad de modernizar los servicios, a diferencia de lo ocurrido con otros sectores de la economía

3.- Si bien, como cuestión de fondo, en principio suscribimos la iniciativa de subsidiar, discrepamos en cambio en la forma cómo se pretenden materializar los subsidios que contempla el proyecto de ley.

4.- Desde luego, como premisa para elaborar una buena ley para el transporte de nuestro país, no nos parece correcto asociar o vincular, tanto sus aspectos económicos como la oportunidad para legislar, a la necesidad de resolver -y sólo en parte- los casi insolubles problemas del transporte público de Santiago (o Transantiago), cuya urgencia podría arrastrar al Parlamento a despachar una ley improvisada, incompleta y, consecuentemente, mala.

5.- La improvisación se visualiza en el propio proyecto del Ejecutivo que contiene numerosas ambigüedades. Y lo incompleto de la iniciativa es manifiesto desde el momento que sujeta la definición de importantes materias -muchas de las cuales son propias de ley- a la dictación de otros tantos decretos reglamentarios. La falta de claridad y la incertidumbre de la futura reglamentación, sin duda no permiten formular una buena calificación del proyecto.

6.- Nuestra visión es que, como cuestión previa para aprobar la idea de legislar sobre el proyecto, debería existir un compromiso formal del Ejecutivo en orden a introducir enmiendas y complementaciones, claras y precisas, que permitan generar la certeza y confianza necesarias para apoyarlo.

7.- Desde luego, no nos parece acertado que para que los diversos modos de transporte puedan acceder a los subsidios, deban abandonar o renunciar al pilar esencial sobre cuya base han construido su

desarrollo, como lo es la libertad económica, para, a cambio, adscribir a un régimen de carácter regulado cuyas características ni siquiera se conocen, dado que la ley lo sujeta a la decisión de la autoridad de Gobierno.

8.- Otra definición necesaria dice relación con los montos y el destino de los subsidios, materias que la propia ley debería abordar también con mayor precisión. En este tópico, cabe señalar que si bien los montos asignados, en particular para el subsidio transitorio provienen de las necesidades de Transantiago, sin duda que el resto del país, a nivel urbano, rural e interurbano, requiere y justifica asignar recursos que propendan a entregar mejores servicios. Los criterios de distribución de estos recursos para su uso eficiente por cierto requieren un análisis en función de las realidades del transporte en cada región y área geográfica.

9.- El proyecto plantea métodos para asignar el subsidio a los servicios, particularizando en aquellas áreas geográficas donde existan licitaciones, perímetros de exclusión o donde se hayan fijado normas de operación de servicios. Ello evidencia, como se ha dicho, que la intención del legislador ha sido asignar los subsidios sólo en áreas que estén reguladas y donde específicamente exista un polinomio tarifario, a pesar de que el texto es ambiguo. De hecho, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del DS 212, de 1992, Reglamento de Servicios, ya define normas de operación para todos los servicios de transporte remunerado de personas. Si así fuera, aplicando el proyecto, ningún tipo de servicio que esté afecto a regulación tarifaria hacia los escolares, estaría excluido del subsidio.

10.- Como es dable apreciar, lo señalado en el numeral precedente también es un tema que es indispensable aclarar en la futura ley, puesto que todos los servicios de transporte público de personas del país deberían ser sujetos de esta compensación, dado que no sería justo que muchos de ellos deban esperar regulaciones del MTT distintas (licitaciones, perímetros de exclusión) para empezar a recibir la compensación.

11.- Como la justificación central del proyecto ha sido resolver los problemas financieros de Transantiago, la estimación de la compensación y la forma de entregar los fondos para éste, queda resuelta a través de la figura del AFT (Administrador Financiero). Pero en el caso del resto de los servicios de transporte del país, como se ha dicho, el proyecto es ambiguo, por lo que resulta esencial introducirle mejoras que lo aclaren.

12.- Los montos señalados en el proyecto para subsidio, con excepción del caso Transantiago, no se encuentran justificados y podrían no representar una situación de equidad a nivel nacional. Superar esta situación significa que el proyecto fije los criterios de asignación de la compensación, pero los montos resultantes se estiman año a año para cada

región y servicio, en función de los viajes efectivos de escolares y la tarifa que pagan (la cual para la educación básica puede ser cero).

Conclusión

Si bien somos firmemente partidarios de establecer subsidios para el transporte de pasajeros, especialmente los destinados a compensar a los operadores por el enorme gravamen económico que les ha significado el transporte escolar, acrecentado con las recientes modificaciones reglamentarias que han extendido sus franquicias con cargo al empresariado, tenemos sin embargo reparos esenciales respecto no sólo de los contenidos del proyecto de ley sino de las omisiones que acusa, así como del exceso de materias que sujeta a la decisión administrativa.

Por tanto, como cuestión previa a la aprobación de la idea de legislar sobre la materia, nos parece que debieran formalizarse acuerdos que precisen, aclaren y garanticen al menos las cuestiones referidas en los numerales precedentes.

De no ocurrir así, la industria del transporte público remunerado de pasajeros, a nivel nacional, podría resultar irreversiblemente dañada.

11.- Conferación Nacional Unitaria De Trabajadores Del Transporte Y Afines De Chile (Conutt)

El Presidente Nacional de la Confederación Nacional Unitaria del Transporte y Afines de Chile CONUTT, señor Ricardo Maldonado, expresó que el envío de este proyecto de ley a trámite legislativo, es acertado dentro de una política de Estado de avanzar en la dirección de que el transporte de pasajeros urbanos es un servicio público y debe ser tratado como una política social.

Precisamente por las nulas políticas para este sector se ha producido el fracaso del Transantiago, las improvisaciones en el diseño y la puesta en marcha irresponsable con fines electorales, con altos costos sociales para los habitantes de Santiago y para los trabajadores del sector.

La entidad que representa ha querido hacer llegar nuestras observaciones y propuestas con respecto al proyecto de ley que se tramita, y no han sido escuchados.

No obstante lo anterior, señaló que debe existir de todos los actores involucrados la voluntad de mejorar este sistema de transporte, haciendo presente que los trabajadores del Transantiago han realizado un gran aporte al funcionamiento del mismo, a pesar del diseño y su mala implementación y formuló las siguientes propuestas para mejorar el sistema de transporte:

1.- Aumentar la flota de buses en el Transantiago, el sistema necesita aproximadamente 800 buses extras.

2.- Terminar con los transbordos.

3.- Modificar la malla de recorridos, adecuándola a los servicios antiguos (buses amarillos) y a las nuevas necesidades de los usuarios.

4.- Mayor inversión en paraderos que contemplen zonas pagas integradas.

5.- Modificar la norma legal para que contenga sanciones ejemplarizadoras a los usuarios por evasión en el pago.

6.- Mejorar el ambiente laboral, para ello se hace necesario mejorar las condiciones de trabajo y nivelación de las remuneraciones de los conductores (troncales y alimentadores), y

7.- No permitir la subcontratación en el Transantiago, refiriéndose a los Operadores y Metro S.A. el Administrador Financiero del Transantiago- AFT y el Servicio de Información y Atención al Usuario de Transantiago, que son los tres pilares del nuevo sistema de transporte público de remuneraciones.

12.- Unión General De Trabajadores Del Transporte Uggt-Chile

El Presidente de la Unión General de Trabajadores del Transporte UGTT-Chile, señor Mario Acuña, representado por los señores Carlos Alvarez y Raúl Gutiérrez, expresó que su entidad agrupa a trabajadores del transporte, aéreo, marítimo y terrestre (buses, camiones, tren y metro) y en esa representación expresa el más absoluto desacuerdo con el entrega de un subsidio estatal al sistema de transporte de pasajeros, Transantiago.

Fundamentan su negativa, en el hecho histórico que esa actividad siempre se autofinanció y más aún entregaba un beneficio directo a la educación, asumiendo total o parcialmente el valor del pasaje

escolar el empresario y el conductor. Además varias empresas transportaban en forma gratuita a quienes pertenecían a la tercera edad.

Las actuales empresas no han cumplido con las expectativas de mejorar el sistema de transporte a la comunidad a pesar de obtener ganancias con el dinero de todos los chilenos.

Si a pesar de no acceder a lo solicitado anteriormente, consideramos que debiera haber una mayor fiscalización y condicionar la entrega del subsidio, previa verificación del total cumplimiento con las obligaciones que emanan de los contratos de trabajo (sueldos, imposiciones, etc.).

No tener que lamentar situaciones por las millonarias apropiaciones de los dineros de los trabajadores que corresponden a descuentos previsionales, como ocurre en la actualidad.

Finalmente, expresó que los trabajadores del transporte, están interesados en la existencia de un transporte público de pasajeros moderno y eficiente, pero no están de acuerdo que no se considere la opinión de quienes conocen el tema y debemos asumir solamente el costo que ha significado la implementación de un mal sistema. Estos procesos se realizan a espaldas de los trabajadores, no obstante tenemos una opinión colegiada, técnica y valedera que pueda ser la solución de los problemas que se generan en el Transporte.

13.- Coordinadora De Dueños De Buses Región Metropolitana (Codebus).

El Presidente de la Coordinadora de Dueños de Buses Región Metropolitana (CODEBUS), señor Cristián Marinakis, solicitó la aprobación del Senado para que en el artículo 3º transitorio, letra a) que establece la ejecución de un programa especial, para la compra de buses usados, se disponga que tal norma se haga extensiva a los propietarios de buses amarillos de la ciudad de Santiago, para mitigar en parte los perjuicios económicos y morales sufridos a consecuencia de la implementación del denominado "Plan Transantiago".

Señaló que es un hecho público y notorio que en la actualidad los servicios públicos de transporte remunerado de pasajeros urbanos prestado con buses en la región metropolitana, son servidos por empresas adjudicatarias de los llamados troncales y alimentadores, todo ello en virtud de la implementación de una política pública que se denomina "Plan Transantiago" y cuya puesta en marcha y funcionamiento sistémico comienza el 10 de febrero de 2007. Con los desastrosos resultados que han sido ampliamente divulgados en la prensa nacional, en aspectos tan

relevantes como cobertura de los servicios, faltas de infraestructura, fallas graves en los sistemas dependientes del Administrador Financiero del Sistema, etc, todo ello acarreado un costo por déficit del mismo que hoy se estima en 490 millones de dólares para un solo año sin contar los aportes extraordinarios que ya han debido inyectarse al sistema.

La entidad que representa ejerció esa actividad como propietarios de vehículos destinados precisamente a la modalidad de servicios dentro del ámbito que hoy ocupa el Transantiago por más de ochenta años, y durante dicho lapso hubo de sujetarse a todas y cada una de las cambiantes políticas públicas que se pusieron en aplicación, desde un sistema absolutamente liberal aplicado por el Gobierno Militar, caracterizado por una mínima regulación estatal, dejando entregado a la ley de oferta y demanda, los principales elementos que conforman el sistema tales como fijación de tarifa, recorridos, tipo de vehículo con que se prestan los servicios, etc.

La aplicación de tal política, como consta de diversos estudios acarreó diversas externalidades negativas tales como congestión, contaminación, mayor accidentabilidad producto de una feroz competencia por ganar pasajeros, todas razones que llevaron a cambiar radicalmente dicha política, a partir de la dictación de la ley 18.059 que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones.

No obstante, más importante resulta la dictación de la ley 18696, modificada por la ley 19092, la cual en su artículo 3°, luego de señalar en su inciso primero que el transporte público remunerado de pasajeros se hará dentro de la normativa que se fije en cuanto a su funcionamiento, normas técnicas, emisión de contaminantes, condiciones de operación y de utilización de las vías, incorpora en su inciso segundo una facultad que antes no existía y que se formula del siguiente modo:" el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 118 de la ley 18.290, Ley de Tránsito, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículo y/o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del mercado de transporte de pasajeros".

Los incisos siguientes sólo especifican las formas en que se deberá ejercer tal facultad.

La facultad de llamar a licitaciones se ejerció bajo distintas bases desde la primera de ellas efectuada el año 1991 y la última el año 1998 que expiró el año 2005. Siguiéndose una solución de continuidad mediante la dictación del decreto supremo N° 58 en que los servicios

siguieron funcionando bajo el imperio del decreto supremo N° 212, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La realidad a la época de dichas licitaciones era la atomización en cuanto a la propiedad de los vehículos existiendo aproximadamente 1.5 por empresario y obligándonos para efectos de licitar a cobijarnos bajo nuestra histórica forma de organización, esto es las asociaciones gremiales de empresarios, algunas con más de setenta años de existencia o bien creando empresas al efecto cuando así lo exigieron las bases. En toda esa época además los empresarios realizaron fuertes inversiones para renovación de material pasando a tener el parque de una antigüedad promedio de quince años al año 1990 a una antigüedad promedio inferior a dos años al año 2000.

La situación anterior está avalada por los estudios del propio Ministerio del ramo, considérese que ello por cierto significó un alto endeudamiento dado que los nuevos vehículos cada vez debieron cumplir normas técnicas y características más exigentes motor Euro dos. Luego, Euro tres, motor trasero, caja automática, etc., varias de estas exigencias al poco tiempo ya no eran exigibles.

Los empresarios fueron obligados a adquirir costosos validadores para ser instalados como sistema de cobro a bordo de los buses. Una inversión que considerando el costo de financiamiento llegó en algunos casos hasta cifras cercanas a los \$ 7.000.000 (siete millones de pesos) que finalmente nunca resultó operativo y derivó en su inmediata obsolescencia.

De este modo, muchos quedaron absolutamente sobreendeudados. para poder satisfacer las exigentes regulaciones de la autoridad.

El diseño del Plan Transantiago, que en su concepción primaria concebía un transporte público en manos de muy pocos operadores con grandes capitales y un leverage conocido, propósito expreso y manifestado en diversos documentos oficiales que están a disposición de toda persona. No sólo eso sino que además se define un nuevo vehículo como apto al que se denomina con "estándar transantiago"

En definitiva, producto o como resultado de una política pública, se ha suprimido, en la práctica, toda una forma de ejercer una actividad económica en su conjunto, causándonos con ello daños graves e irreparables que deben ser objeto de restitución por el Fisco.

Situación que no sólo reconoce la doctrina y jurisprudencia desde los albores del ordenamiento jurídico nacional, también lo hace el Informe de la Comisión Especial Investigadora encargada de

analizar los errores en el proceso de Diseño e Implementación del plan Transantiago, que señala en su párrafo VI acápite 13 N° 8. páginas 726 y 727. Documento en el cual se determina:

Hacer un análisis de la situación de los trabajadores.

- Los que quedaron sin trabajo antiguo.
- Los conductores actuales.
- Estudiar la posibilidad de reconversión y capacitación de los trabajadores que quedaron sin empleo y fiscalizar el cumplimiento de contratos de los actuales conductores de Transantiago y sus condiciones laborales." (indemnizaciones asumidas por los pequeños empresarios)

Al mismo tiempo analizar la actual situación de los antiguos microbuseros que perdieron su fuente laboral de manera que los organismos correspondientes del Estado vean las formas de elaborar algunos planes de reparación y reconversión de este sector en conjunto con sus organizaciones.

Añadió que están personalmente afectados y, por ende, son las víctimas directas del daño cuya reparación se solicita en parte con la ampliación de beneficio de compra de buses usados, por el Fisco de Chile, por la responsabilidad objetiva que le cabe en los hechos materia de esta petición, esto fundado en los artículos 6º, 7º. y 38 inciso segundo de la Constitución Política de la República de Chile, artículos 4º y 44 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases de la Administración del Estado N° 18.575; Normas supletorias del Código Civil contempladas en los artículos 2314 y siguientes.

La Responsabilidad del Estado

Pese a que la doctrina y la jurisprudencia han sido vacilantes en cuanto a las fuentes y los elementos constitutivos de la responsabilidad del Estado, no obstante es de justicia y acorde al desarrollo del derecho moderno que cada vez que la autoridad ejerce una facultad en aras del bien común si ello afecta intereses particulares desde luego debe indemnizar o compensar, ello en virtud del derecho de propiedad consagrado en el artículo 19 N° 20 de la Constitución Política de la República, tanto es así que se dispone que sólo la ley puede establecer el modo de adquirir la propiedad, de usar gozar y disponer de ella y las limitaciones y obligaciones que deriven de su función social. El siguiente inciso señala que nadie puede en caso alguno, ser privado de su propiedad, del bien sobre el que recae o de algunos de los atributos o facultades esenciales del dominio, sino en

virtud de ley general o especial que autorice la expropiación por causa de utilidad pública o de interés nacional calificada por el legislador.

Por su parte el N° 21, del artículo 19, de la Constitución Política de la República, garantiza el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen.

En tanto que el N° 22, del artículo 19, de la Constitución Política de la República, establece la no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materia económica.

En el caso de esta petición los vehículos de que somos propietarios, tenían una destinación o afectación a una actividad económica bajo la particular modalidad en que se prestaban los servicios de transporte remunerado de pasajeros en la ciudad de Santiago, ello conforme su naturaleza ya que sus características, dadas por las normas dictadas al electo por la propia autoridad, decreto supremo N° 212, en especial del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que obligaba a prestar estos servicios con vehículos cuyas características técnicas los hacen ineptos para cumplir otras funciones o resultan a lo menos absolutamente antieconómicos, resultaría un contrasentido y un absurdo tener que destinar estos vehículos a una actividad que no fuera rentable o. en cualquier caso si la acción del Estado obliga a su reconversión en actividad menos lucrativa ello produce lo que típicamente llamamos lucro cesante, este caso se da en aquellos que por ejemplo hoy se ven obligados a entregar sus vehículos para que sean explotados por estas grandes empresas concesionarias que pagan sumas ridículas y en tiempos y formas arbitrarias. Por otro lado este mismo hecho de verse obligados a salir del sistema una gran cantidad de vehículos (se estiman en 3.800) de una sola vez o en un período muy corto de tiempo produce una sobre oferta de venta de ellos en el mercado con la consiguiente desvalorización comercial que resulta ser otro rubro o daño indemnizable.

En este caso se dan los tres elementos o requisitos para que surja la responsabilidad de indemnizar, en efecto la actividad de la administración consiste en una serie de actos que conducen a la implementación del desastroso "Plan Transantiago", actuando premeditadamente y a sabiendas que ello implicaba la desaparición y/o subordinación de los antiguos operadores a las nuevas concesionarias, en el mejor de los casos y en el peor simplemente su ruina producto de no poder seguir prestando sus servicios y, quedándose entretanto con deudas de tributos, salariales, crediticias, etc. El Plan fue preconcebido para que ello ocurriera, el ex Presidente de la República señor Ricardo Lagos lo dijo en reciente defensa ante la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados, no era posible que siguiera el antiguo sistema, o sea existía el propósito

manifiesto de eliminar la forma de vida y de funcionamiento que los operadores tuvimos desde muchas décadas involucrando a más de una generación y comprometiendo nuestras vidas todas, sin considerar a quienes se ganaban legítimamente su sustento diario en función de el sistema existente llámense "los sapos", que ayudaban a regular frecuencias de buses en la calle, el aseador, la concesionaria del casino, etc.

También concurre el segundo elemento, esto es el daño o lesión que para estos efectos lo dejaremos para un punto aparte.

Finalmente el nexos causal queda claramente establecido cuando podemos probar que en el hecho estamos arruinados como resultado de esta política pública ¿es esto justo o equitativo?, y resultará meridianamente claro que para los suscritos o las opciones que tomamos no fueron sino consecuencia directa e inmediata de la política implementada, pues el derecho y la aplicación del mismo debe tener que ver con reacciones y/o decisiones lógicas, no sería aceptable pensar que nosuviésemos que convertir en peluqueros si hemos sido "micreros" toda la vida.

El Gobierno tiene la facultad de diseñar e implementar políticas de interés general o públicas, en materias de bien común, tales como, Salud. Educación. Previsión, etc. y desde luego en materias relacionadas con el transporte público remunerado de pasajeros, tal como ocurrió con el Plan Transantiago, y corresponde que todos los ciudadanos inclusive los firmantes respeten y cumplan con estas políticas.

Pero existe la otra cara de la moneda, que consiste en la obligación de indemnizar a aquellos particulares que con motivo de la implementación de una política de interés general, sufren perjuicios materiales y morales como ha sucedido con nosotros, perjuicios que en parte se mitigarían si se accede a la petición que por este instrumento solicitamos a vuestra consideración.

14.- Federación De Dueños De Buses De La V Región (Fedebus)

El Presidente de la Federación de Dueños de Buses de la V Región (FEDEBUS), señor Héctor Velásquez, representado por don Hernán Rojas, hizo presente que los propietarios de buses que operaban en la V región fueron afectados con la marginación del proceso por tener vehículos que no cumplían con las exigencias de las bases de licitación, convocada por el Gobierno.

Como consecuencia de lo anterior, los afectados han sufrido la pérdida de sus vehículos y bienes acumulados en años de

trabajo y hoy están apremiados por bancos, Tesorería General de la República, Servicio de Impuestos Internos, Juzgados Laborales y Empresas de Cobranzas, entre otros.

Asimismo, manifestó que el proceso de licitación efectuado en esta zona, a un año de ser aplicado, en nada ha justificado su marginación, por el contrario, es una muestra clara de que se implementó sólo para concretar la propiedad del negocio en unos pocos, preparando para ello unas bases de licitación que tienen una génesis poco clara y que en ningún caso se ha traducido en un real mejoramiento de los servicios de transporte.

15.- Confederación Nacional De Trabajadores Profesionales Del Transporte Terrestre V Región (Contraprott).

El Presidente de la Confederación Nacional de Trabajadores Profesionales del Transporte Terrestre V Región (CONTRAPROTT), señor Oscar Cantero, manifestó su preocupación por el hecho de que hace 18 meses se llevó a efecto una licitación en la Región de Valparaíso, que iba a significar un cambio radical a los trabajadores del transporte público de pasajeros, como sueldo fijo, jornada laboral, estabilidad laboral, capacitación, organizaciones fortalecidas, sin embargo, nada de ello ocurrió.

A continuación, expresó su preocupación por el hecho de que esta iniciativa legal no considera la situación de los trabajadores del transporte mayor de pasajeros, toda vez que el subsidio que se contempla se distribuirá entre las regiones del país, sobre las diferencias de las tarifas de adultos y la de los estudiantes, sin embargo, esta contribución irá directamente a las empresas y no a los trabajadores lo cual es perjudicial para los trabajadores puesto que sufrirán un menoscabo económico al verse afectadas las remuneraciones. Como consecuencia del pase escolar dejan de percibir alrededor de 30% menos del salario diario.

Finalmente solicitó se consideren las modificaciones legales necesarias para que se subsidie a los trabajadores del transporte mayor de pasajeros con el porcentaje que corresponda, según los contratos de trabajo; la otra vía es que se subsidie un sistema automatizado de recaudación o cobro de tarifas, para tener un sueldo fijo acorde al ganancial del día.

16.- Académicos De La División De Transporte De La Universidad De Chile.

Los representantes de los Académicos de la División de Transportes de la Universidad de Chile, señores Leonardo

Basso, Ph D en Economía de Transporte y Francisco Martínez, Ph D Economía de Transporte, remitieron un documento a esta sesión que contiene los argumentos para subsidiar el transporte público y tarificar el privado.

1.- Externalidades negativas: Congestión y contaminación son externalidades negativas a las que contribuyen todos los vehículos motorizados. Para corregir esto eficientemente, todo vehículo motorizado debiese pagar un impuesto igual al perjuicio causado. Sin embargo, como los buses llevan mucha más gente que un auto (que lleva menos de dos personas en promedio en Santiago), los impuestos por pasajero resultantes son mucho menores en el caso del bus (se estima un 10%).

2.- Externalidades positivas del transporte público: En el sistema de buses existen externalidades positivas: si el sistema de buses es bien diseñado y opera de manera eficiente, cuando más usuarios deciden usar el bus, el aumento en la demanda hace crecer la frecuencia y densidad de recorridos, reduciendo -para todos los usuarios- los tiempos de caminata a los paraderos y de espera en los mismos. Son estos beneficios sociales que justifican subsidiar al transporte público: a mayor demanda mayor calidad de servicio. Notar además que la mejora en calidad de servicio puede atraer más usuarios de automóvil, disminuyendo con ello las externalidades negativas antes mencionadas.

Sin subsidios, la calidad de servicio de autofinanciamiento es más baja, con mayores esperas, caminatas y transbordos. Un ejemplo de esto es el diseño original de Transantiago, que era autofinanciado.

3.- Segundo mejor: Si alguna de las correcciones mencionadas -subsidios e impuestos- no se realiza, entonces las que si se hagan deben ser ajustadas para obtener lo que se llama un segundo mejor (máximo beneficio social que se pueda obtener, dado que hay una corrección que no se hace). Por ejemplo, de no haber tarificación por congestión y contaminación, habrá un uso excesivo del automóvil, lo que se corrige incrementando los subsidios al transporte público.

4.- Subsidios e impuestos actuales: Es necesario reconocer los impuestos y subsidios existentes a la fecha. Existe un impuesto al combustible que afecta a autos y buses por igual. Si bien su existencia y en especial su monto es materia de discusión en el ámbito internacional, este impuesto apunta -a lo menos- en la dirección correcta en cuanto a corregir la externalidad de contaminación, ya que se está cobrando por uso de combustible, que es lo que deriva en polución (no captura, sin embargo, diferencias en tecnologías). Existe también un subsidio en la provisión y mantención de las vías públicas (excepto autopistas), cuyo uso

no es igualitario por lo que en efecto constituye un subsidio diferenciado en favor de los automóviles. Existe también un subsidio a los escolares que es financiado con una mayor tarifa pagada por los usuarios del transporte público. Esto constituye una forma de impuesto al transporte público. Por lo tanto, lo que ocurre en la actualidad es lo contrario de lo que es eficiente: se subsidia a los automóviles y se cobra impuestos al TP.

5.- Calidad de vida: Existen además otros argumentos que cobran sentido en una planificación que considera la dinámica del sistema urbano y sus impactos en el largo plazo. Como las inversiones en infraestructura vial y el desarrollo inmobiliario permanecen en el largo plazo (por esto se dice que el sistema tiene memoria), necesariamente condicionan el futuro urbano y la calidad de vida de las futuras generaciones. En tal sentido debiese tomarse en cuenta los siguientes efectos de no considerar las tarifas y subsidios óptimos: El uso excesivo del automóvil induce alta congestión aumentando la demanda por más infraestructura vial, lo que termina creando ciudades con un alto porcentaje de su suelo utilizado por la vialidad (hasta niveles del 50%), con las consiguientes externalidades de segregación espacial e intrusión visual (considerar por ejemplo las autopistas a nivel o en trinchera). Al mismo tiempo, la ciudad basada en el automóvil se expande con baja densidad generando viajes más largos, aumentando así el costo de proveer transporte público, lo que hace que la demanda por automóvil crezca aún más. Todo esto define una dinámica perversa de deterioro urbano y de calidad de vida, de la que cuesta tiempo liberarse y décadas más para recuperarse. En contraste, en una ciudad donde las correcciones -subsidios e impuestos- son hechas oportunamente, el desarrollo urbano inducirá un buen uso de importantes y escasos recursos: tiempo de las personas, espacio urbano, calidad del aire y energía.

6.- Shocks: En la mirada de largo plazo también hay que evaluar riesgos que se enfrentan ante situación de cambios bruscos (llamados shocks), como ocurrió con los cortes del gas natural de Argentina o como ocurriría ante una drástica caída en la disponibilidad de combustible, o bien en situaciones de emergencia como colapso de infraestructura por desastres naturales. Ante tales situaciones una ciudad que no cuenta con un sistema de transporte público desarrollado corre serios riesgos de colapso, razón por la cual las ciudades en países desarrollados mantienen tales sistemas aún cuando ello no se justifique por la baja demanda.

7.- Equidad: Los anteriores son argumentos basados en eficiencia, pero es evidente que el uso de tarifas y subsidios tiene efectos redistributivos progresivos, ya que los usuarios de auto son normalmente personas de mayores ingresos que los usuarios de transporte público. Por lo tanto, se da la inusual coincidencia de que tarifas y subsidios óptimos cumplen dos objetivos a la vez: aumentar la eficiencia y mejorar la distribución.

En suma, los argumentos mencionados, basados tanto en el eficiente uso de los recursos, como en los regresivos subsidios actuales en transporte, los impactos de largo plazo y los efectos redistributivos, todos apuntan a favor de subsidios permanentes al transporte público.

Por cierto, estos subsidios -que son necesarios - deben ser entregados de manera cuidadosa y su uso debe ser monitoreado de cerca, de modo de que no vayan simplemente a cubrir ineficiencias públicas o privadas: se debe exigir que, efectivamente, el diseño y operación del transporte público sea eficiente y considere explícitamente el bienestar de los usuarios.

17.- Federación Gremial De Transporte Escolar Y Turismo A.G. (Fentetuch)

La Presidenta de la Federación Gremial de Transporte Escolar y Turismo A.G. (FENTETUCH), señora Verónica Contreras, remitió un documento a esta sesión en el cual señala que el gremio que representa, formado por 15.799 transportistas legalmente inscritos en el Registro Nacional del Transporte Escolar, se siente discriminado y perjudicado por el proyecto de ley en estudio, puesto que no considera para FENTETUCH el otorgamiento de un subsidio estatal, a pesar de que siempre sus asociados han financiado la adquisición de sus minibuses, sin ningún tipo de ayuda o subsidio estatal.

Los 15.799 transportistas escolares que representa, en este último año como consecuencia de las continuas y fuertes alzas del precio del combustible han enfrentado una grave situación, al no poder traspasar a los usuarios el mayor valor que tienen los combustibles comparado con el que tenían al inicio del año escolar.

Por otra parte, cabe señalar que los transportistas escolares para fijar sus tarifas tienen como mayor referente el valor del pasaje de la locomoción colectiva, y si éste baja, obviamente deberá bajar la tarifa del transporte escolar, con lo cual se producirá una situación insostenible.

Asimismo, el Estado proyecta entregar recursos para que los municipios y los sostenedores adquieran buses para el traslado de los estudiantes, lo que generará una posición imposible de competir. La gran inversión realizada no será recuperada y su fuente de trabajo quedará severamente amenazada, por lo que solicita el rechazo de esta iniciativa legal.

- - - - -

EXPOSICIÓN DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES DON RENÉ CORTÁZAR

A la discusión general de esta iniciativa legal concurrió el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar**, quien expuso el parecer del Ejecutivo sobre el proyecto en informe y, además, respondió diversas consultas formuladas por los Honorables señores Senadores.

Informó que esta iniciativa legal contiene muchas aristas que dicen relación con el funcionamiento del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, con lo que ha ocurrido en la evolución de ese sistema desde su puesta en marcha y con su situación financiera, entre otras. No obstante, dado el escaso tiempo con que dispone para analizar esta materia anunció que se concentraría en el contenido y fundamentos del proyecto de ley, enunciando los puntos centrales del mismo, para posteriormente referirse al tratamiento del proyecto y a los temas ligados al plazo para discutirlo.

Señaló que este proyecto de ley se refiere a la creación de un subsidio nacional de transporte público para el país, que tiene dos componentes: uno permanente y otro transitorio.

El componente permanente consiste en la creación de un subsidio permanente para todo el país, para enfrentar un problema de larga data, que es el tema del financiamiento de los pasajes escolares, que tradicionalmente se ha hecho, se hizo y se sigue haciendo, sobre la base de la fijación de una tarifa escolar.

En Santiago esta tarifa corresponde a un tercio de la tarifa adulta y en regiones alcanza entre un 40 o 50% de la tarifa adulta, dependiendo si se trata de la Educación Media o Educación Superior y después de fijar esa tarifa escolar, no se paga un subsidio, con lo cual se produce la necesidad de que los operadores privados, para poder financiar su actividad, necesiten aumentar la tarifa adulta. Lo anterior es lógico, si a los escolares se les cobra una fracción del costo de la prestación del servicio la tarifa adulta tienen que subir por sobre el costo de prestar el servicio para financiar el sistema.

De hecho, existe un impuesto al uso del transporte público, en el sentido de que todas las tarifas libres que existen son tarifas que tienen que exceder el costo de prestar el servicio de un modo tal para poder financiar a los estudiantes que pagan sólo una fracción de la tarifa adulta. Lo anterior se traduce en un impuesto que no es pequeño, si se calcula la magnitud de este impuesto, o lo que se ha denominado "subsidio

cruzado”, en el sentido de que los adultos que usan el sistema están pagando un subsidio a los estudiantes que utilizan el transporte público, del orden de US\$ 400.000.000 (cuatrocientos millones de dólares) anuales. Este es un costo para el país que emana de este subsidio cruzado, del impuesto del sistema de transporte público, que tiene dos efectos negativos:

El primer efecto negativo es que desincentiva el uso del transporte público porque lo encarece. La mayoría de los países discuten en cuánto subsidian el transporte público por las externalidades positivas que el sistema produce en la ciudad, ya que ayuda a reducir la congestión en relación al uso de los automóviles particulares y la contaminación en las ciudades.

Por el contrario, en Chile, en lugar de existir un subsidio, se establece un impuesto para el financiamiento del transporte escolar que encarece en forma artificial el transporte público. Este es un primer efecto negativo.

El segundo efecto negativo que se produce es que se trata de un impuesto muy regresivo puesto que los usuarios del transporte público, sectores medios y bajos, terminan pagando el subsidio escolar a estudiantes de Educación Superior que corresponden a ingresos más altos.

Entonces tenemos un desincentivo, un impuesto al uso del transporte público y, además, un impuesto regresivo.

El proyecto de ley en debate, establece un subsidio permanente de US\$ 210.000.000 (doscientos diez millones de dólares) para Santiago y US\$ 210.000.000 (doscientos diez millones de dólares) para las regiones, para corregir el problema anterior, con lo cual, prácticamente, se deshace el problema. Al operador se le entrega un subsidio, a cambio de que baje las tarifas adultas y escolares. El subsidio se transfiere en forma íntegra a las personas y se desarma el subsidio cruzado mencionado. Cada peso que recibe el operador tiene que bajarlo de las tarifas, en términos de la recaudación.

Este subsidio permanente se asigna a las ciudades basándose en la información histórica que existe relativa a la diferencia de tarifas entre adultos y los estudiantes y los viajes que se realizan. Sobre esa base se calcula el subsidio para cada ciudad. Posteriormente, se expande a las regiones calculándose de acuerdo a la proporción de estudiantes que hay en la ciudad versus el resto de la región. Este es el sistema básico.

Para las zonas extremas se considera una solución especial puesto que presentan el problema de que tienen un

número insuficiente de buses por una serie de razones, por las que requieren ajustarse los valores.

Este subsidio al aplicarse en las ciudades de regiones lo que hace es bajar la tarifa de los adultos y bajar la tarifa escolar, y la tarifa escolar en vez de ser el 40 o 50%, pasa a ser el 33% de la tarifa de adultos.

Lo anterior se plantea como un sistema general, no sólo para las ciudades con más de 50.000 habitantes. El artículo 3º es genérico no es parcial. Lo que ocurre es que como no se pueden hacer los estudios en todas las pequeñas ciudades del país para saber cuántos son los viajes de los adultos y de los escolares, cómo se calcula el subsidio y cómo se distribuye, se señala que los recursos que no sean entregados a través de este mecanismo, ya sea porque todavía no les corresponde, puesto que se partió haciendo los estudios en las ciudades más grandes y luego se hará en las más chicas, o porque en algunas ciudades no se aplicará este tipo de subsidio porque no tienen buses o no tienen sistemas de transporte escolar. Donde no se distribuirán estos recursos, por las razones anteriormente señaladas, se distinguirá entre ciudades con más de 50.000 habitantes y ciudades con menos de 50.000 habitantes.

En las ciudades de más de 50.000 mil habitantes, lo que no se utilice en este propósito, por ejemplo, Valparaíso o Concepción, se puede invertir en infraestructura de transportes en forma residual y en las ciudades de menos de 50.000 habitantes se aporta a un programa de apoyo al transporte regional, que puede ser subsidio de zona aislada o subsidio al transporte escolar, o la posibilidad de licitar pequeños buses para el transporte escolar de establecimientos educacionales o infraestructura de transporte. Este es el subsidio permanente.

En seguida, señaló que este proyecto de ley contempla un artículo transitorio que ha sido mal interpretado que dice que no puede haber ninguna ciudad de más de 50.000 habitantes que no haya pasado por este proceso durante los primeros 18 meses contados desde la publicación de esta ley pero no dice que las ciudades de menos de 50.000 habitantes no van a recibir beneficios los primeros 18 meses.

Además, el proyecto de ley contempla informes al Congreso Nacional, trimestrales, sobre la ejecución de estos recursos, de la misma forma en que se aprobó la ley el año pasado.

Respecto de los **subsidios transitorios** explicó que se plantea un subsidio por tres años. En la ciudad de Santiago ingresa al Fondo General de Recursos. Este subsidio siempre producirá efectos en la tarifa, en las regiones será para que baje y en la ciudad de Santiago para que suba menos en el futuro.

Este subsidio transitorio se orienta a dos objetivos:

1.- La compra de buses utilizados, tema que surgió en la discusión realizada en la Cámara de Diputados. Una de las inversiones importantes, dadas las externalidades que este subsidio provoca es la eliminación de los buses de excesiva antigüedad, especialmente en las zonas rurales y en ciudades pequeñas, por lo que se propone un proyecto de “chatarrización” para la compra nacional de los buses más antiguos, y

2.- Inversiones en infraestructura de transporte.

Adicionalmente, en la discusión en la Cámara de Diputados se solicitó una evaluación externa por un organismo independiente, para conocer las rentabilidades de este Sistema de Transportes. Cuando se inició la discusión en la Cámara de Diputados la rentabilidad de los operadores aparecía con un 47% real, lo cual obedecía a la caída del precio del dólar y a que los operadores estaban endeudados en dólares. La última FECU demuestra que la rentabilidad es menor a 20%, lo que tampoco es efectivo. Como hay una gran discusión entorno a la rentabilidad de los operadores se sigue la evaluación y se realizará una auditoría para conocer la verdad de los resultados financieros de los operadores.

Respecto del subsidio para las tarifas estudiantiles aclaró que no sólo será para los licitados, lo que ocurre es que en la votación en la Sala de la Cámara de Diputados se presentó una indicación que eliminó la letra c) del artículo 4º, que se aplica a todas las operaciones de buses y que se repondrá en el Senado. En la mayoría de las ciudades en que se aplicará no hay servicios licitados, ni se requiere licitar para aplicarlo, ni tiene que ser un perímetro de exclusión, el proyecto de ley señala que cuando se hace el análisis de cuánto tiene que caer la tarifa, a cambio del subsidio, si la tarifa queda fijada, se reajusta por un polinomio por el período de duración, pero no crea nuevas condiciones de operación en términos del bus, evidentemente no se puede recibir el subsidio y bajar la frecuencia. Para la operación que tiene se le entrega un subsidio a cambio de una caída de tarifa que después se reajusta con un polinomio de costo hasta el futuro.

Finalmente, recordó que durante la sesión anterior el Ejecutivo tenía considerado un período extenso de discusión en el Senado, sin embargo, el día de ayer, se anunció el resultado del fallo del Tribunal Constitucional relativo a los recursos solicitados al BID para acompañar la discusión de esta iniciativa legal en el Congreso Nacional. Esos recursos se solicitaron para poder tener el tiempo suficiente para discutir el proyecto de ley. De otro modo, hubiera sido necesario comenzar la tramitación de esta iniciativa legal en el mes de abril, con discusión inmediata, y el Ejecutivo consideró que no era lo apropiado, dada la

naturaleza de esta iniciativa, por lo que se solicitó el crédito al BID, para acompañar el financiamiento a la tramitación legislativa y resolver esta situación a través de una ley.

Sin embargo, como consecuencia del fallo del Tribunal Constitucional esos recursos no pueden ser girados y, por lo tanto, se produce un problema práctico, en el sentido de que no están los recursos para el funcionamiento del sistema de transporte y no se puede proceder de acuerdo al calendario fijado para la tramitación de esta iniciativa legal.

Como consecuencia del fallo del Tribunal Constitucional sólo existen recursos para el funcionamiento del sistema de transporte público para aproximadamente 20 días, con lo cual ha sido necesario cambiar la urgencia por “discusión inmediata”. Este fallo no permite mantener el funcionamiento del sistema de transporte.

Finalizada la intervención anterior, los Senadores formularon las siguientes consultas:

PREGUNTAS FORMULADAS POR LA HONORABLE SENADORA SEÑORA MATTHEI

La Honorable Senadora señora Matthei entregó un documento que contiene las siguientes preguntas:

A.- Información que se requiere, relativa a tarifas y al financiamiento del Transantiago.

¿Cuál sería la tarifa a usuario del transporte público en Santiago hoy día, si se hubiese mantenido el sistema de micros amarillos, considerando el alza del petróleo, el precio del dólar, el aumento del costo de la mano de obra, el mantenimiento de los vehículos y el costo de los neumáticos?

¿Cuál sería el costo del pasaje adulto en Santiago si no se hubiese congelado la tarifa del Transantiago? Para responder tomar en cuenta sólo el efecto polinomio. La tarifa de \$ 380 con que se inició el sistema el 10 de febrero de 2007, ¿era tarifa de equilibrio?

¿La tarifa del Transantiago, ajustada por el efecto polinomio, es suficiente para financiar el sistema? Si la respuesta es negativa explicar si ello se debe a que el sistema ha incrementado sus costos o a que han disminuido sus ingresos o a ambos factores y en qué magnitud.

¿Qué proporción del aumento de los costos del sistema se explica por la renegociación de contratos de los operadores y cuál se explica por el efecto polinomio?

¿Cuál es la tarifa de equilibrio hoy día? Es decir, ¿Cuál es la tarifa a usuario que permite solventar todos los costos del sistema de acuerdo a sus ingresos autónomos?

El subsidio escolar de US\$ 210 millones que propone el proyecto de ley en discusión, ¿Qué efecto tendría sobre la tarifa de equilibrio? ¿Cuánto costaría el pasaje adulto hoy día considerando el subsidio?

¿Qué estudios se realizaron para determinar el monto del subsidio?

¿A cuánto asciende actualmente el porcentaje de evasión del sistema? ¿Qué efectos produciría una disminución de la evasión, en relación a los ingresos y los costos del sistema? Hipotéticamente, si se reduce la evasión aumentan los ingresos del sistema, pero también los costos, dado que se incrementa el pago a los operadores (PPT).

¿Hay estudios hechos para medir el impacto de un aumento de la demanda? Estos datos son fundamentales para saber si el equilibrio del sistema se producirá sólo por aumento de tarifas y subsidios o si hay otras formas efectivas para superar el déficit.

Entregar un estado de resultados proyectado del sistema indicando por separado sus fuentes de ingresos y los ítems de gastos, en forma mensual hasta Febrero de 2009 y anual desde esa fecha en adelante.

En los gastos indicar por separado las cifras que corresponden a operación, pagos a diferentes agentes del sistema (AFT, SIAUT, operadores), pago de deudas al Metro, BID, Banco del Estado (principal e intereses por separado) y otros gastos. Entregar los montos correspondientes a subsidios por separado. En los ingresos, entregar los supuestos que respaldan esas proyecciones, en términos de demanda, evasión, funcionamiento de la tecnología e implementación de infraestructura.

¿Cuáles son las proyecciones financieras de largo plazo, suponiendo que el sistema debe pagar los intereses de los créditos que ha obtenido y debe generar excedentes para devolver también el principal?

¿Qué tarifa sostiene esa proyección de largo plazo, sin considerar subsidios?

¿Cuál ha sido el costo real del Transantiago para el país? Incluir en el monto total los déficits operativos desde Febrero de 2007 hasta Julio de 2008; los gastos directos realizados por el MTT u otras entidades públicas tales como instalación y operación de zonas pagas, gastos en propaganda, buses expresos o clones del Metro, etc. Incluir también los gastos financieros devengados hasta el 31.7.08.

B. Preguntas relativas al modelo de transportes del Transantiago:

El servicio deficiente ofrecido a los usuarios y la incapacidad del sistema para autofinanciarse significan, a juicio de algunos, que el modelo de transportes del Transantiago fracasó. ¿Considera usted que con el mismo modelo es posible ofrecer un servicio adecuado y autofinanciarse?

¿Cuál es el costo total de caducar de inmediato los contratos de los operadores de servicios alimentadores?

¿Existe voluntad para poner en marcha un sistema transitorio mientras se sientan las bases de un plan de transportes definitivo? El sistema transitorio mantendría los troncales pero cambiaría completamente el sistema de alimentadores, transformando dicho sistema en uno de red y con competencia. Este nuevo sistema de alimentadores competiría también limitadamente, con los troncales, lo que implicaría considerar algunas compensaciones para los troncales que han cumplido con sus compromisos. Respecto de los incumplidores, podrían caducarse los contratos y licitar los recorridos bajo nuevas condiciones.

¿Qué factibilidad de funcionar en forma efectiva tiene la tecnología contratada (sistema de gestión de flota, cuenta pasajeros, etc.)? Considerando la realidad chilena (tanto en infraestructura como en hábitos de los pasajeros), ¿Existe una tecnología eficaz -aplicable a Santiago- para contar pasajeros, para controlar la evasión, para distanciar buses, para regular frecuencias, etc.?

C. Preguntas respecto al subsidio de regiones:

¿Cuáles han sido las variaciones de precios en regiones, entre el 01.02.07 y hoy? ¿Cuántas ciudades son las que tienen tarifas reguladas y podrían operar con el subsidio escolar?

El Ministro anunció rebajas de tarifas con montos exactos para varias ciudades, ¿Cómo hizo los cálculos para determinar los montos?

¿Cuántas personas se verán beneficiadas con el subsidio escolar en regiones?

¿Cuántas son las personas que usan otras modalidades de transporte en regiones, como buses interurbanos, taxis colectivos, recorridos no licitados, etc.? ¿Qué beneficio se les dará, que puedan aplicar a tarifa de transporte?

¿Por qué establecer un subsidio permanente para enfrentar un problema que en el caso de regiones es consecuencia del alza del petróleo?

¿Por qué no bajar el impuesto específico?

PREGUNTAS FORMULADAS AL MINISTRO POR LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN Y OTROS SEÑORES SENADORES ASISTENTES A LA SESIÓN

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que durante las audiencias, del día anterior, las organizaciones, representantes, trabajadores, operadores, empresarios del transporte mayor y menor, expresaron en sus planteamientos la defensa de los intereses corporativos de cada sector y, salvo algunas excepciones, todos se manifestaron contrarios a la forma de aplicar el subsidio en las regiones, haciendo presente que es muy engorrosa, existiendo una desconfianza relativa a la forma en que se puede implementar a través de un reglamento.

Como consecuencia de lo anterior, solicitó al Ejecutivo para la discusión en general, que se realizará en la Sala del Senado, **una minuta aclaratoria** que exprese la forma en que el Ministerio pretende aplicar el subsidio en las distintas situaciones.

En seguida, señaló que en las regiones existen realidades diversas, en que la locomoción colectiva está en un gran porcentaje formada por locomoción menor, como es el caso de los taxis colectivos y el proyecto de ley, en debate, no contempla a los taxis colectivos, por lo que interesa saber si en algún momento se consideró incluirlos, si no se hizo, porqué es imposible hacerlo y cuáles son las razones para no considerarlos.

Respecto del Transantiago solicitó información respecto de **antecedentes técnicos** para conocer el estado de situación por el cual no ha mejorado su funcionamiento. Así, señaló que es importante saber qué ha pasado con la implementación del control de gestión de flota definitivo, en la actualidad, cada operador tienen su control de gestión parcial con lo cual no es posible mejorar la operatoria, ni la frecuencia, ni la circulación, ubicación de los buses, aminorar la congestión de pasajeros desviando unos buses o tener una mejor coordinación. En este ámbito existe

responsabilidad de parte de los operadores que debieron realizar un estudio técnico que permita establecer qué elementos tendrá ese control definitivo de flota y qué se debe medir.

Agregó que se ha hecho hincapié en la necesidad de contar con información clara en relación al déficit del sistema, sin embargo, se desconocen las utilidades de los operadores y del Administrador Financiero, por lo que es importante conocer estos antecedentes.

Finalmente, manifestó su extrañeza por el anuncio efectuado por el señor Ministro, ante la comprobación fehaciente de que los operadores siguen en falta, en la cantidad de buses y en cuanto a la operación de buses de que se adoptarían medidas más drásticas para lo que se fijó un nuevo plazo hasta el 30 de septiembre del año en curso, para caducar algunas concesiones. Consultó la razón por la cual no se adoptó esta medida al momento de contar con las facultades para ello, sin necesidad de anunciarlo, lo que habría sido una señal más potente en lugar de dar un aviso a los operadores.

El Honorable Senador señor Escalona recordó que ha seguido la evolución del Transantiago desde su análisis en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, con ocasión de la aprobación del primer proyecto de ley en el mes de junio de 2007. Agregó que se podría advertir que el Ministro señor Cortázar trabajó sobre la base de un esquema que caracterizó como los 5 pilares para estabilizar el sistema, modificar los contratos, garantizar la presencia de la flota en la calle, asegurar un número de buses que posibilitare terminar con los colapsos que se producían en algunos sectores de Santiago que quedaban sin medios de transporte. Lo anterior era una estrategia de mejoramiento gradual de este sistema y se hacía sobre la base de la premisa implícita, en el sentido de que la aplicación de medidas drásticas en un sistema tan débil e inestable podría provocar problemas mayores.

No existía ni la experiencia ni las empresas ni los actores capaces de reemplazar pronta y eficientemente aquellas flotas que pudiesen ser caducadas. Inicialmente este era un problema de ley pero posteriormente pasó a ser un problema de criterio. Si uno aplica drásticamente el reglamento y las caduca todas con qué las reemplaza.

Después de más de un año se puede concluir que la estrategia de mejoramiento gradual evolucionó positivamente durante un tiempo, sin embargo, desde hace un par de meses se puede advertir que esta estrategia de mejoramiento se detuvo y nuevamente se producen problemas de frecuencia en la circulación de los buses, que algunos operadores no están sacando todos los buses a la calle, que no hay mejoramiento del soporte tecnológico, pareciera que la Empresa no tiene la capacidad de proveer un sistema tecnológico que tenga la capacidad

requerida. Es decir, los cambios graduales que se obtuvieron llegaron a un techo y no se logra pasar del mismo.

Como consecuencia de lo anterior, consultó qué medidas tiene consideradas el Ejecutivo para poder retomar el curso del mejoramiento gradual del sistema de transporte público. Es importante determinar si es viable caducar los contratos, si la autoridad cuenta con las condiciones institucionales y técnicas para reemplazar los operadores, sin afectar seriamente el sistema de transporte. Asimismo, es importante determinar si existe la posibilidad de que la autoridad pueda llamar a una licitación internacional para contar con un soporte o equipo tecnológico que responda a todas las exigencias del sistema, porque en la realidad opera sobre una base muy precaria.

En seguida, consultó si existe la posibilidad de una eventual estatización de una parte del sistema del transporte y cuál es la opinión de la autoridad al respecto. Qué ocurre con el AFT ¿podrá ser un soporte de control público? y si tiene el sistema que ser articulado en su funcionamiento financiero por los bancos o qué requisitos se requiere para contar con un centro público que no implique la estatización de los operadores pero que la autoridad garantice a la ciudadanía el transporte público.

Cómo se puede retomar la estrategia de mejoramiento gradual que durante un tiempo funcionó en forma positiva, que se detuvo y que es indispensable retomar.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que el actual artículo 1º señala que se crea un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Este artículo tiene una redacción poco feliz en relación al término “compensar” puesto que no se entiende qué es lo que se pretende compensar. El artículo original decía “tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes”. Esta última frase fue suprimida. Consulta porqué se eliminó.

En seguida, señaló que en informaciones publicadas en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de los días 12 y 15 de agosto del año en curso, figuran dos estimaciones de lo que sería la rebaja de la tarifa en regiones, con valores diferentes para cada una de ellas. Luego, aparece una cifra que correspondería a los recursos que se repartirían en las distintas regiones, por lo que interesa conocer la razón de la diferencia abismante entre el subsidio a la tarifa del transporte en regiones y en Santiago. Asimismo, señaló que del articulado del proyecto de ley, en debate, no es posible determinar de cuál artículo se pueden deducir esos guarismos, por lo que interesa saber de cuál artículo se puede deducir la forma en que se distribuirá el subsidio.

Por último, en relación con el tema de las multas, consultó si en los procesos de renegociaciones de los contratos con los operadores, en que se alteraron algunos recorridos, se les planteó el cambio del mecanismo original de multas de los contratos.

El Honorable Senador señor Letelier expresó que esta iniciativa legal contempla la creación de un subsidio nacional para el transporte público mayor de pasajeros y la modificación del artículo 1º del proyecto no afecta el contenido del subsidio. Este proyecto de ley tiene gran importancia y compensa al transporte público mayor de pasajeros por el hecho de que se les ha impuesto una carga por el transporte de los escolares y la letra c) del artículo 4º del proyecto que se repondrá garantiza que el subsidio se aplique tanto al transporte urbano como rural.

Este proyecto de ley es de gran importancia para las regiones, que están más rezagadas en la modernización del parque de los vehículos, puesto que nunca se consideraron los instrumentos para “chatarizar” los vehículos. Ahora se contemplan mecanismos de compra de vehículos y en esa lógica sería necesario clarificar la forma en que se aplicará esta iniciativa legal y no dejar encargado al reglamento el sistema de subsidio.

El proyecto de ley es incompleto cuando se pretende establecer un subsidio y ordenar en el futuro el transporte público de pasajeros, no sólo en Santiago, sino que también en regiones para facilitar la renovación de las flotas, si es que simultáneamente no se suspende lo que es en un plazo determinado la inscripción de buses en la modalidad urbano rural. Señala que tiene indicaciones que presentará al respecto para determinar el alcance que le da a la ley.

Respecto del planteamiento de los partidos de la Alianza de separar el proyecto cree que no quita la esencia del proyecto. Otra discusión es lo que pasa en Santiago, en donde faltan datos para ver si este sistema que existe es posible que funcione bien y cuáles son los precios efectivos de equilibrio.

Finalmente, consultó si en los informes de los expertos que obran en poder del Ministerio, se plantea la posibilidad de volver, parcial o totalmente, al sistema antiguo de construcción de mallas de recorridos, lo cual no impide que exista además un subsidio al transporte.

El Honorable Senador señor Bianchi destacó la importancia que tiene este proyecto para el país y consultó qué sistema tiene previsto el Gobierno para la devolución de los US\$ 400.000.000 (cuatrocientos millones de dólares) de acuerdo al fallo del Tribunal Constitucional. Cree que este tema no puede quedar al margen de la

discusión y solicitó se le **informe sobre los contratos y cómo se le formuló esta petición de crédito al BID y requirió copia de todo lo que se llevó a cabo con respecto a la petición del crédito por el BID y por el Banco del Estado.**

Además, solicitó información de cómo se van a devolver estos recursos por parte del Estado, cuál va a ser la fórmula. Entiende que es imposible pensar que vamos a quedar sin un sistema de transporte en el país sino que hay que avanzar en la búsqueda de un sistema de transporte que permita solucionar este problema, anunciando su disposición a contribuir a ello.

Sin embargo, agregó que calificar la urgencia de “discusión inmediata” no acoge la voluntad expresada por varios Senadores en orden a avanzar en la búsqueda de un sistema que permita mejorar el transporte público, por cuanto no se da la posibilidad de discutir el tema con profundidad.

Señaló que la sesión del día anterior, en que se realizaron las audiencias públicas, permitió recoger la sensibilidad de los representantes del transporte de pasajeros.

El Honorable Senador señor Longueira consultó si la Universidad Católica de Chile ha continuado efectuando estudios en relación al funcionamiento del Transantiago y si así fuere cuáles son los resultados porque existe la sensación de que el sistema no mejora.

En seguida, preguntó si se otorgan los recursos solicitados en qué cambiará la situación actual, porque está claro que a pesar de todos los esfuerzos el déficit sigue aumentando, no baja la evasión, no mejora el servicio. La voluntad del legislador fue muy clara en el sentido de no otorgar recursos a Transantiago, sin embargo, se vuelve a insistir con una propuesta, en que seguramente todos están de acuerdo, que el Gobierno no habría propuesto subsidiar el transporte escolar sino existiera el Transantiago.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que el otorgamiento de un subsidio al transporte escolar se debería discutir con mucha tranquilidad en el sentido de si esta política pública amerita su implementación versus otras opciones de los recursos del Estado. Este subsidio es relevante y regresivo desde el punto de vista de otros subsidios que se pueden entregar a sectores más vulnerables de la sociedad.

A continuación, consultó cuál es el mecanismo del cálculo del subsidio permanente contemplado en el artículo 2º de este proyecto. Consulta cómo se llega a esa cifra, cuáles son los cálculos que se

hacen para solicitar que en la Ley de Presupuestos se contemple anualmente este gasto para crear el subsidio escolar.

En seguida consultó si de aprobarse el subsidio permanente y transitorio, con los actuales índices de evasión, hasta cuándo durará la tarifa actual, porque no cubre el déficit actual, por lo tanto, dentro de un tiempo subirá. Cuándo subirá.

Asimismo, solicitó una respuesta en relación a la forma que se devolverán los recursos solicitados al BID y en el entendido de que deben devolverse de dónde se sacarán los US\$ 400.000.000 (cuatrocientos millones de dólares), que servirán para pagar un déficit a una cierta tarifa con una determinada evasión durante un tiempo. Si para devolver la cantidad anterior se consideran obtener los recursos de esta iniciativa legal es necesario saber cuándo subirá la tarifa.

Finalmente, consultó qué debería ocurrir para que el Ejecutivo se convenza que el Transantiago no puede seguir funcionando de esta forma. Ha transcurrido un tiempo razonable y la conducta de evasión está instalada. Qué mecanismo sería necesario para reducir la evasión, seguramente tampoco será posible revertir la sensación de un mal sistema de transporte, nada indica que hay mayores avances en eliminar transbordos. En el evento de mantenerse las condiciones actuales es importante conocer hasta cuándo no subirán las tarifas, de dónde se obtienen los recursos para financiar los US\$ 400.000.000 (cuatrocientos millones de dólares), en su opinión, lo que ocurrirá es que dentro de un tiempo se deberá subir la tarifa de un transporte público que no mejora su calidad.

La Honorable Senadora señora Matthei consultó porqué se entrega un subsidio en forma general a los estudiantes y no se carga en la tarjeta BIP, que permitiría entregar un subsidio personalizado.

RESPUESTAS DEL SEÑOR MINISTRO

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, se refirió sólo a algunas de las preguntas formuladas por la Honorable Senadora señora Matthei, haciendo presente que **el resto las responderá por escrito, a través de una Minuta, que se remitirá a esta Comisión.**

Respuestas a la Honorable Senadora señora Matthei

1.- Tarifa a los usuarios de las micros amarillas. Señaló que la tarifa de adulto sería de \$ 510 considerando el polinomio de las micros amarillas. Esta cifra sería la que costaría el sistema

antiguo hoy día. Esta tarifa no incluía los transbordos en cuyo caso sería alrededor de \$ 570. El que tomaba dos micros pagaba \$1020. Con el Transantiago se abre el Metro para sectores que no tenían llegada y se duplica el número de personas que lo usan. La tarifa de hoy día permanece en \$380.

2.- Tarifa del Transantiago. El costo medio sería de \$ 650.

3.- Tarifa escolar. El Ministro señaló en relación a cargarlo en la Tarjeta BIP que se debe distinguir si se pretende otorgar este subsidio para todos los estudiantes o sólo para algunos sectores. En la actualidad, existen algunas excepciones al Carnet Escolar, algunas Universidades están exceptuadas, pero en general, es bastante masivo. Una decisión de política pública es reducir el universo y en ese caso tendría sentido esa medida siempre que al mismo tiempo se limitara el número de viajes.

El viaje del estudiante no produce efectos respecto del operador porque al pasar la Tarjeta BIP carga un pasaje completo, es por ello que en Santiago no se produce el problema de las regiones en que los estudiantes dependen de la voluntad del conductor.

El hecho de cargar la Tarjeta BIP para los estudiantes, sin limitar el número de viajes, sólo produce costos administrativos para el sistema.

Las preguntas que no fueron contestadas de la Honorable Senadora señora Matthei el señor Ministro se comprometió a enviarlas el día lunes 8 de septiembre de 2008.

Respuestas al Honorable Senador señor Pizarro

El señor Ministro expresó que, en general, los operadores han manifestado que tienen utilidades muy bajas, por diversas razones, entre ellas, la competencia con los taxis colectivos, por lo tanto, aspiran a que el subsidio no se transfiera en forma directa a los usuarios. El Ejecutivo no está de acuerdo con esa solicitud porque implica entregar un subsidio a los operadores de los buses para que mejoren sus márgenes.

La fórmula en que se realizará el cálculo es muy simple y está publicada en la **página web del Ministerio** y cómo se asignará a cada región. Está contenida en un **Memorando que explica cómo se hace el cálculo.**

El transporte mayor está obligado a prestar el servicio a los estudiantes, con lo cual cobran una tarifa bajo el costo lo que los ha obligado a aumentar la tarifa adulta para poder cubrir sus costos

medios totales, perdieron en forma artificial competitividad respecto de los otros medios de transporte, no porque sean menos competitivos sino porque se les impuso un impuesto que los taxis colectivos no pagan.

Al recibir el subsidio para el transporte escolar son más competitivos y no se quedan con ningún peso del subsidio que se transfiere en forma completa al usuario, pero quedan con un costo real y pueden bajar las tarifas.

Para acceder a este subsidio deben firmar un contrato por dos años en el cual se establece la tarifa con un polinomio que se reajusta de acuerdo a la estructura de costo. Este polinomio es igual al que se aplica en todas las ciudades en que el transporte está licitado, con la diferencia de que en este caso no se licita y no se cambia la estructura de recorrido. En caso de que se dejara la tarifa libre y se entregarán los recursos al día siguiente aumentarían las tarifas y se burlaría la ley porque se transferirían los dineros a los operadores.

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que podría suceder que algunos operadores no firmen los contratos y otros los suscriban, aún cuando operen en los mismos recorridos, y de esta forma, unos cobrarán \$ 500 y otros \$ 570.

El señor Ministro señaló que si el estudio demuestra una racionalidad básica los operadores suscribirán los contratos. Agregó que en muchas ciudades los buses han desaparecido del sistema de transporte, que aún cuando tienen ciertas ventajas se reemplazan por automóviles pequeños debido a que el transporte mayor tiene un impuesto que los taxis colectivos no lo pagan. En Punta Arenas quedan sólo 30 buses.

La Honorable Senadora señora Matthei señaló que cada vez que se cambian las condiciones de competencia se producen efectos de riqueza, de asignación de recursos, entonces cuando se fijó una tarifa menor para los escolares, que no era compensada por el Gobierno, los operadores de vehículos de transporte mayor tuvieron que aumentar los precios con lo cual se produjeron los cambios, de bus a taxis. Estos cambios son dolorosos, porque van quedando fuera de competencia, por lo tanto, volver a cambiar el sistema irroga costos, por lo que es importante determinar si se puede establecer la posibilidad de que el que quiera adherir a la tarjeta BIP la adhiera y que el estudiante decida en qué tipo de vehículo viaja, pagando la tarifa que corresponde con un subsidio para los buses.

Podría ocurrir que los taxis colectivos estén dispuestos a transportar a los estudiantes por la tarifa completa del bus, porque a la larga se volverá al sistema contrario en que se reemplazaron los buses por taxis colectivos, ahora se reemplazarán los taxis colectivos por buses.

Como el subsidio para el transporte de estudiantes se otorgará a los buses, aumentará el número de buses y disminuirá la competitividad de los taxis y estos cambios causan grandes efectos sobre el patrimonio de pequeños empresarios. Cada vez que se cambian las reglas del juego se afectan de manera artificial decisiones que han adoptado pequeños empresarios.

El Honorable Senador señor Pizarro acotó que en la ciudad de Ovalle el 70% de la locomoción colectiva está constituida por taxis colectivos, con lo cual con esta norma resultarían perjudicados. Los estudiantes también podrían viajar en taxis colectivos.

El señor Ministro explicó que mediante la aprobación de esta iniciativa legal se pretende eliminar un impuesto, hay una actividad que se encareció artificialmente a través de un impuesto. En este caso, se está produciendo un cambio por los problemas de ajustes propios de los sistemas.

Respecto del sistema de gestión de flota definitivo señaló que los operadores cuentan, desde hace aproximadamente 60 días, con un método que es suficiente para cumplir con las condiciones básicas de regularidad que el sistema requiere. Consiste en una pantalla ubicada en su Centro de Operación, que permite ver cada recorrido, ver en línea cada uno de los buses con su patente y con los minutos de diferencia con los buses que lo anteceden y un mecanismo de comunicación con los conductores.

Como consecuencia de lo anterior, recordó que la semana anterior les otorgó a los operadores un plazo de un mes para mejorar en términos de regularidad porque ha transcurrido suficiente tiempo desde que tienen la tecnología para cumplir. En esos indicadores se observa que cuando se sacan a su hora los buses a las calles la espera en los paraderos entre cada bus no debe demorar más de 12 minutos, si los buses se sacan en tren el tiempo de espera alcanza a una hora. Este sistema tiene un gran impacto en los tiempos de espera, la regularidad es tan importante como tener los buses en la calle.

No obstante lo anterior, el Ejecutivo ha constatado que a pesar de contar con la tecnología adecuada y la flota, faltan 700 buses en la hora punta de la mañana, entre 7:30 y 8:30 horas, pero no tienen un sistema de regularidad. En los contratos se pueden establecer incentivos pero hay un tema de fondo y es que al operar un servicio público básico se debe cumplir de buena fe el contrato, no existe ninguna forma para regular todas las situaciones cuando un operador pretende arbitrar el contrato, lo cual constituye dolo.

El sistema de gestión de flota definitivo es automatizado, y estará listo a finales del año 2009. Sin embargo, en países más desarrollados cuentan con sistemas más simples que el que se aplica en Chile, con lo cual se puede asegurar que existe la tecnología para otorgar la regularidad al transporte.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que de las explicaciones anteriores se deduce que el problema no es de tecnología, con lo cual se concluye que los operadores no cumplen con los contratos porque no quieren y otros porque no pueden.

El señor Ministro explicó que cuando se inició el Transantiago los operadores sacaban pocos buses a la calle y en la reforma del mes de agosto de 2007 se estableció un índice de cumplimiento, con lo cual se medía con los GPS el plan operacional y a fin de mes se estableció un coeficiente promedio y de acuerdo a ello se pagó una proporción. Así, rápidamente salieron más buses a la calle y de 4.000 buses circulando se aumentó a 5.200. Sin embargo, en algunos horarios a pesar de que se les descuenta y se les pague en proporción todavía se presentan casos en que se arbitran los contratos y no sacan el 100% de los buses.

Para evitar lo anterior, se pretende establecer un sistema de multas más discrecional y además se informó a los operadores que en el caso que no haya una mejora sustantiva al 30 de septiembre de 2008, se caducarán las concesiones. En caso de caducidad se nombra un administrador provisional que equivale a una quiebra con continuidad de giro. Después se llama a una nueva licitación o a una contratación directa.

Esto no hubiera sido posible el año anterior porque el sistema era muy inestable, sin embargo, ahora existe mayor control de los buses y existe una herramienta eficaz para lograr un cambio de contrato. Lo mismo ha ocurrido con las paralizaciones de servicios, hace un tiempo cuando un operador efectuaba un paro ilegal, se producían grandes problemas, sin embargo, actualmente existe una capacidad de adaptación, los otros operadores tienen flota de reserva y se ajusta el sistema.

Respecto de las **utilidades de los operadores** el señor Ministro ofreció **mandar la información a la Comisión**. En todo caso adelantó que son rentabilidades sobre activos en rangos razonables, que se sitúan entre 5 y 7%. El AFT está trabajando a pérdida. Se enviarán los antecedentes. También se les paga según el grado de cumplimiento.

En relación a la consulta del **Honorable Senador señor Escalona** relativa a la posibilidad de detener la crisis del Transantiago en el año 2007 expresó que no se podía hacer de una sola vez. La magnitud de la crisis no permitía hacer un cambio, faltaban los buses, no estaba la

tecnología adecuada, tampoco la infraestructura, se pagaba por pasajeros, con lo cual se ganaba más sacando menos buses a la calle.

La Honorable Senadora señora Matthei consultó qué influyó para que la imagen de Transantiago cayera nuevamente.

El señor Ministro respondió que en el mes de diciembre de 2007 mejoró la percepción de calidad del sistema en un 8%. En cualquier estudio que se realiza todos los atributos tienen una nota y la nota del sistema es la más mala, el todo es mucho menos que las partes, que es lo que normalmente sucede cuando una marca está deteriorada. En la actualidad, no se informa que una micro atropelló a un niño, sino que el Transantiago lo atropelló.

Cambió la percepción porque disminuyeron los tiempos, en cualquier indicador que se analice, y durante los meses de marzo, abril y mayo hay un pequeño problema localizado por la salida de Manuel Navarrete del sistema, con lo cual no hay buses, no se pagaron los sueldos a los conductores, se producen paros de conductores, y se produce un desajuste. Si se considera el mes de julio, cuando la percepción está en su peor momento resulta que es el mejor mes de funcionamiento del Transantiago, la espera de las personas en los paraderos ha bajado de 4,5% a 0,8%. La regla subjetiva indica que cuando se le pregunta a un pasajero cuánto tiempo espera en un paradero siempre la respuesta aumenta a tres veces el tiempo real. La espera menor a 10 minutos bajó de 21% a 7%, los recorridos aumentaron en 43% y ningún indicador expresa que la situación sea peor que hace un año.

El desajuste que se produjo con el cambio del operador señor Navarrete influyó y la percepción pública de los no usuarios del sistema porque además estando sometido a una constante crítica es imposible que la percepción no resulte dañada. Las personas escuchan que hay esperas de 40 minutos en los paraderos y pensarán que así sucede.

En el mes de marzo todos los medios de comunicación señalaban que el Transantiago se había normalizado. La percepción hecha a los usuarios se ha calificado con un 4,1; las micros amarillas, en su momento de gloria, tuvieron un 4,3. El sistema no está normalizado, pero el bombardeo sobre las percepciones ha influido negativamente, al mismo tiempo, se ha producido una idealización del sistema de transporte antiguo, micros amarillas, lo que se explica porque ésta ha sido una experiencia muy traumática para las personas.

En la actualidad, es posible caducar una concesión, existen las herramientas, no se cae el sistema.

Respecto del proveedor tecnológico explicó que existe un sistema de gestión de flota transitoria a cargo de tres proveedores, Sonda, Vía Nauta y otra empresa. El sistema permanente de gestión de flota no lo realizará Sonda, se definió con los operadores que este sistema definitivo que es completamente automatizado tiene que ser de clase mundial, haberse probado en ciudades con más de 3.000 buses, es decir, el proveedor de esa tecnología no es un proveedor nacional que vaya a instalarlo.

El sistema existente hoy día es más que suficiente para resolver los problemas principales que hay. No hay que minimizarlo. **Ofrece enviar un disco compacto para ver el sistema en operación.**

En cuanto a la inspección del sistema existe una capacidad adecuada de fiscalización, por parte del Ministerio. Se calcula diariamente la regularidad de los buses. El AFT recoge los ingresos, realiza la distribución y subcontrata la tecnología de GPS, no tiene un rol operativo.

Respecto de la consulta del **Honorable Senador señor Allamand** relativa a la eliminación de la frase final del artículo 1º informó que fue una indicación de los Diputados de la Alianza para aclarar la redacción.

En relación a la diferencia entre el subsidio que se aplica en regiones y en Santiago explicó que se consideraron las ciudades en que existe información previa, lo que se contiene en un **memorando que ofreció remitir a la Comisión**, se calculó la diferencia entre las tarifas, el número de viajes, se tomó la ciudad y se expandió a la región sobre la base de la tarjeta nacional escolar. **Esta metodología se remitirá a la Comisión.**

El criterio anterior se aplicó en todo el país, con la excepción de 4 zonas extremas, para las cuales se consideró una reserva de US\$ 9.000.000 (nueve millones de dólares). Esta excepción se hizo en consideración a un elemento común y es que dada su condición de zonas extremas, prácticamente no hay buses, y si se consideraban los viajes en buses en Magallanes arrojaba una cifra de \$ 142.000.000 (ciento cuarenta y dos millones de pesos). En esta zona como consecuencia del estigma del impuesto más el subsidio al gas, que usan los taxis, se produjo en la práctica una eliminación de los buses.

El Honorable Senador señor Allamand preguntó a cuánto ascendería el subsidio en la ciudad de Santiago y porque es menor el monto que se entrega en la ciudad de Valdivia.

El señor Ministro explicó que esa diferencia emana de los estudios que se están realizando y que serán revisados, es decir, existe un cálculo provisorio. El subsidio permanente que se aplica en la

ciudad de Santiago no da la diferencia entre la tarifa actual y la tarifa completa. El subsidio permanente es de US\$ 200.000.000 (doscientos millones de dólares) y el déficit de Santiago es mayor. En Santiago se subsidian alrededor de \$ 70, que es la cantidad que corresponde de acuerdo al número de viajes y la diferencia de pasajes. Son dos componentes distintos.

En todas las ciudades se hace el mismo ejercicio, se considera el número de viajes de los escolares y la diferencia entre la tarifa adulta y la tarifa escolar. **Mandaré el cálculo.**

En relación al cambio de multas, el Ministro informó que cuando se realizó la negociación de los contratos se estableció que cuando el índice de incumplimiento llegaba a aplicaciones de multas por UF 6.000, se caducaba la concesión. El Ejecutivo tiene el derecho de aplicar las multas discrecionalmente por lo cual ningún concesionario ha incurrido en esa causal. La multa máxima posible era muy baja, por lo tanto, se incluyó el índice de cumplimiento con lo cual la multa es 100 veces superior al máximo que se puede imponer como multa. La multa máxima a un operador equivale a 120 millones de pesos que para un operador que tiene 30 mil millones de pesos de ingreso anual, la multa es muy baja.

El Honorable Senador señor Allamand expresó que los operadores tienen temor de que se les caduquen sus concesiones, por lo tanto, el hecho de que el Ejecutivo aplique una multa caduca en forma automática la concesión, sin embargo, no aparece la obligación de establecer la indemnización forzada o el cumplimiento forzado de la obligación. En seguida, consultó porqué tiene que ser automática la caducidad.

El señor Ministro aclaró que no se trata de una relación bilateral sino que primero se establecieron unas bases de licitación en conformidad a las cuales se efectuó la licitación y que dieron origen a los contratos. Esas bases son obligatorias, están tramitadas por la Contraloría General de la República, incluyen ciertas normas y posteriormente se realizaron los contratos.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que desde el punto de vista jurídico la caducidad no es una obligación necesaria de la aplicación de las multas porque es un derecho que tiene el acreedor respecto de aquél que ha incumplido. En consecuencia, porqué tendría, necesariamente, al subir ese umbral, que producirse. Consultó a quién corresponde el derecho de pedir la caducidad de un contrato incumplido.

El señor Ministro respondió que, todos los estudios en derecho que obran en poder del Ministerio, indican que la

caducidad se gatilla automáticamente al pasar el límite de las multas y no es una decisión discrecional.

El Honorable Senador señor Allamand manifestó que este sería uno de los pocos casos en que el dolo beneficia a aquél que incurre en él. En un contrato uno puede tener distintas facultades que pueden ejercerse o no pero la caducidad automática no es un efecto obligatorio. Es un derecho. En este caso el que incumplió obliga al otro a que le caduque la concesión. Si uno tiene un derecho frente al que incumplió uno ve como ejerce ese derecho.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que en este caso no se trata de una relación bilateral normal porque se trata de un bien público que se protege y por esa razón hay bases de licitación y si el señor Ministro no caduca se le acusa de incumplimiento de las obligaciones.

El señor Ministro aclaró que las bases establecen que sin perjuicio de las situaciones previstas en ellas se aplicará la sanción de caducidad cuando se acumule un determinado número de multas. En el cambio de contratos se pretende modificar esta cláusula para evitar que el Estado esté obligado a la caducidad.

La Honorable Senadora señora Matthei concordó con lo expresado por el **Honorable Senador señor Allamand**, en el sentido de que las actuales normas sobre esta materia llevan al absurdo de que si el Ministro aplica las multas por sobre el tope y no pide la caducidad, puede ser acusado de no cumplir con su deber. Estas normas se encuentran en las bases de licitación.

El señor Ministro manifestó que hay ciertas normas de las bases de licitación que se pueden cambiar y, por ello, este es uno de los temas de los cambios contractuales. Al respecto, para solucionar este problema de las UF 6.000 agregaron lo del índice de incumplimiento que recauda una cantidad mucho mayor y, al mismo tiempo, permite enrielar los incumplimientos.

RESPUESTAS AL HONORABLE SENADOR SEÑOR LONGUEIRA

El señor Ministro informó que se siguen midiendo los tiempos y el proyecto de ley deja en mejor situación el cambio contractual puesto que contempla que los operadores para recibir el subsidio público tienen que aceptar la renegociación de sus contratos lo que otorga un cambio de poder de negociación que es muy drástico, porque no recibir el subsidio público que es un porcentaje significativo de los ingresos del operador, tiene un efecto económico importante, con lo cual se facilita la renegociación.

El Honorable Senador señor Longueira consultó qué le cambiaría a los contratos con los operadores.

El señor Ministro respondió que sería el límite de las multas y la estructura de recorridos, que en la práctica se aplica desde el mes de diciembre pero no está en los contratos.

Se pretende establecer la facultad de caducar la concesión, pero que no sea una obligación.

Lo más importante es la estructura de recorridos. De hecho ya no se respeta el área de concesión, con lo cual se pasa de un alimentador de un recorrido a otro, hay libertad de diseño, que es importante para los 12 años de contrato que restan. De los cambios realizados en los últimos 6 meses el 80% se escapan de los contratos, se han podido realizar por la buena voluntad de los operadores. Es importante efectuar los cambios para que el sistema se pueda adaptar para el futuro. Lo que se establece en el cambio de los contratos es que el Ministerio tiene atribuciones para realizar modificaciones. Los operadores tienen un sistema de compensaciones por los BIP perdidos no tienen que dar autorización para los cambios, esa es la gran diferencia. Hoy día es por autorización pero después del cambio de los contratos es sin autorización, ya que un artículo del proyecto señala que para recibir el subsidio tienen que acceder al cambio de los contratos, lo que permite la flexibilidad de recorridos. Si se aprueba el proyecto el operador no está forzado a acceder al cambio de contrato pero si no lo hace no recibe el subsidio. Esto dice relación con la estructura de contratos, con las críticas que se han hecho a los contratos y, además, tiene que ver con la flexibilidad de recorridos. Temas importantes. Estos artículos generan una posibilidad de reforma de contratos que es elemental. Si uno no quiere eliminar al operador ni caducarlo lo lógico es cambiar el contrato. Esta es una herramienta para poder cambiar los contratos en los casos en que no se quiere cambiar al operador.

Respecto del subsidio permanente se llega a todas partes con el sistema de la diferencia entre la tarifa escolar. **Enviarán Memorando que existe al respecto.**

En cuanto a la evasión actual informó que la Fundación Chile y los fiscalizadores han medido 15%. En los últimos días se hizo una fiscalización y los pasajeros estuvieron de acuerdo en ello, hubo una gran receptividad de la población cumplidora.

El Honorable Senador señor Longueira solicitó se le envíen los estudios realizados por la Universidad Católica, la Fundación Chile y los que haya sobre esta materia.

El señor Ministro en lo que dice relación con la devolución de los recursos solicitados al BID, manifestó que se analizará con el BID la forma de devolver los US\$ 280.000.000 (doscientos ochenta millones de dólares) girados del total de US\$ 400.000.000 (cuatrocientos millones de dólares) solicitados. Esta situación comenzó a aplicarse en el mes de mayo del año en curso.

El Honorable Senador señor Longueira consultó si se aprueba el proyecto de ley la Región Metropolitana recibiría alrededor de US\$ 210.000.000 (doscientos diez millones de dólares) de subsidio permanente. El subsidio transitorio se divide en 3 años, con lo cual es importante saber si con el déficit actual y con estos subsidios, hasta cuándo se garantiza la tarifa.

El señor Ministro informó que en el mes de abril y principios de mayo, se entregó en la Honorable Cámara de Diputados una proyección que se está ajustando porque se acumuló una deuda y además debe agregarse la devolución del crédito del BID y dejar de recibir la otra parte.

Se ha recibido un subsidio de US\$ 100 millones desde que se inició el sistema. El resto es todo crédito.

Se acumuló durante todo el período un volumen importante de deuda. A esa deuda hay que agregarle adicionalmente la necesidad de devolver parte de la deuda y dejar de recibir la otra parte.

Hizo la siguiente comparación: saliendo de la deuda y mirando el sistema y su equilibrio, olvidándose de la deuda y pensando en el tema de las tarifas piensa que tiene que haber un aumento gradual de tarifas en varios años no en forma instantánea.

Si uno no quiere superar el valor de las tarifas amarillas. Esto sólo son 369 millones de dólares más que actualmente, más los viajes ida y vuelta son alrededor de 400 millones de dólares.

Si la tarifa hoy día fuera de \$ 570 en vez de \$380 el sistema recaudaría hoy día 360 millones de dólares más al año. Además, hay un problema de tecnología que está cobrando los viajes de ida y no de vuelta que son 40 millones de dólares. Si se corrige esto al mes de septiembre, sólo por recaudación, sin que cambie la demanda ni mejore el sistema, por recaudación pura respecto del sistema antigua serían 400 millones de dólares. Si se le agregan 200 millones de dólares de subsidio permanente la tarifa más el subsidio permanente cubrirían un déficit de alrededor de 600 millones de dólares.

Si uno mira el sistema en su equilibrio de largo plazo, la mayor recaudación sería de alrededor de 400 millones de dólares. Para el subsidio sólo se han aprobado 100 millones de dólares.

No hay una distancia total entre un déficit de alrededor de 50 y el equilibrio que el sistema logra a la larga, después de hacer todos los ajustes de tarifa en el tiempo. El desajuste financiero general del sistema.

El Honorable Senador señor Longueira consultó si de acuerdo a estos recursos que se están solicitando en cuánto sube la tarifa.

El **señor Ministro** señaló que, con todos los recursos que están contemplando, el Ejecutivo se ha comprometido a no subir la tarifa durante este año y subirla moderada y gradualmente a contar del próximo año.

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que esto da un desfase de un año y medio en que no van a tener los ingresos para estabilizarse la operación y la deuda existente ahora va a ser mucho mayor todavía.

El Honorable Senador señor Allamand consultó si fuere necesario transparentar el valor de la tarifa hoy día, teniendo este compromiso de mantenerla en \$380 y se va a subir gradualmente en el tiempo, sin señalar ni cuándo ni cómo ni en qué proyección, cuánto costaría la tarifa.

Se respondió que sería alrededor de \$ 650 pero no se llegará a esa tarifa porque ello supondría que no se aplique ningún subsidio. Se tiene contemplado un subsidio permanente y un subsidio transitorio y hasta la proyección más pesimista tiene considerado un aumento de la demanda y una caída de la evasión.

El Honorable Senador señor Longueira señaló que en el caso que se apruebe este proyecto de ley, con lo cual hay 200 millones de dólares disponibles para la Región Metropolitana y tendría para el próximo año como máximo el 40% del transitorio, con lo cual no se cubre el déficit del próximo año. Por lo tanto, cuándo se gatilla el aumento de tarifas.

La reacción de las personas será una estampida social, en la medida que suban las tarifas y no mejore el servicio.

El Ministro ofreció remitir la información relativa a los ajustes que tiene que tener el proyecto como consecuencia

de la falta de crédito, la necesidad de devolver los recursos recibidos y los recursos que aseguren el equilibrio financiero futuro.

En seguida, informó que se han buscado mecanismos para asegurar que no ocurra una estampida social y la razón por la cual este sistema se endeudó es porque no se aprobaron los recursos para financiarlo.

Las tarifas se pueden regular para que suban en forma gradual.

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que siempre ha sido partidario de la existencia de un subsidio al transporte público, pero se debe determinar hasta dónde es razonable subsidiar. El proyecto de ley, en discusión, establece un subsidio permanente para todo Chile. El subsidio permanente para el caso de Santiago y Regiones es de 210 millones de dólares, por lo que consultó a qué porcentaje corresponde de la tarifa real de \$650, estos millones de dólares.

El señor Ministro respondió que sería alrededor de un 12 a 15% y como el déficit real es mayor se debe realizar una proyección que remitirá a la Comisión.

El Honorable Senador señor Pizarro manifestó que si el señor Ministro está pidiendo 200 millones para subsidiar ese 15% y hoy día el déficit que tiene real es mucho mayor, pregunta de dónde va a sacar la diferencia para pagar ese déficit que tiene, porque es endeudamiento.

El Honorable Senador señor Longueira consultó si será a través del subsidio transitorio y alza de tarifas.

El señor Ministro señaló que para responder esa pregunta hay que hacer la proyección hacia adelante. El sistema está equilibrado a largo plazo. Ahora no lo tienen. Si se aprobara la ley hoy día, con el crédito del BID, les quedaría tiempo para pagar esa deuda y después podrían girar el subsidio permanente este año. Este proyecto de ley no dice que el subsidio permanente se empiece a cobrar a partir de hoy. Si no que dice que el subsidio permanente se empezará a cobrar a partir del ingreso de la ley. O sea, no se cobrarían los 200 millones por los meses que quedan sino que el año entero. Por eso señaló que están cuadradas las cifras para que uno pueda tener un aumento moderado de tarifas el próximo año y seguir ajustando el sistema. Nadie piensa que este sistema está en equilibrio en la demanda o en equilibrio en la evasión o en equilibrio en los ingresos. Nadie. Es obvio que el sistema todavía tiene que expandir sus ingresos y lo ha estado haciendo.

El Honorable Senador señor Allamand solicitó **información relativa a la forma en que empezaría a operar el subsidio a las regiones**. Requirió una explicación muy detallada de cómo entra en la aplicación el sistema en regiones. Bajo 50 ó arriba de 50 en las ciudades donde hay licitaciones, en las donde no la hay, etc. La mecánica de cuándo entraría a regir.

El señor Ministro manifestó que hay un calendario que está en el Reglamento y que no es ciudad por ciudad. **Ofreció mandar la operatoria simple del sistema**, porque no existe el compromiso para cada ciudad de Chile.

El señor Ministro respondió que la única forma de responder estas preguntas es a través de la proyección que hay hacia adelante.

- Sometida a votación la idea de legislar, se manifestaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Escalona y Pizarro y por su rechazo los Honorables Senadores señora Matthei y señores Cantero y Longueira.

- - - - -

En mérito del acuerdo precedentemente señalado, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros el rechazo en general del proyecto de ley en informe, cuyo texto consta en el oficio N° 7624, de 13 de agosto de 2008, de la Honorable Cámara de Diputados.

- - - - -

**DOCUMENTOS ENVIADOS POR EL SEÑOR MINISTRO DE
TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, DON RENÉ CORTÁZAR**

Se deja expresa constancia que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, informó que remitiría directamente a la Honorable Senadora señora Matthei las respuestas formuladas en la sesión de fecha 3 de septiembre de 2008.

Asimismo, dejamos constancia que en la tarde del día lunes 8 de septiembre del año en curso, el señor Ministro remitió los siguientes documentos que se transcriben a continuación:

1.- Minuta que contiene el cálculo del subsidio al Transporte Público en Santiago y Regiones que fundamenta los montos solicitados para el subsidio permanente en el proyecto de ley que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

2.- Minuta que contiene la FECU de las Empresas Operadores del Transantiago al 5 de septiembre de 2008.

3.- Documento que contiene gráficos con una síntesis de indicadores operacionales, relativos a tendencia de tiempos totales de viaje; tendencia de tiempos de espera y tendencia de tiempos de viaje en vehículo.

Minuta
Cálculo del subsidio al Transporte Público en Santiago y Regiones que fundamenta los montos solicitados para el Subsidio Permanente en el Proyecto de Ley que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros

1. Estimación del subsidio al transporte público requerido para financiar las tarifas escolares en regiones

El monto del subsidio requerido para financiar las tarifas escolares en regiones corresponde a la diferencia entre la tarifa media y la tarifa estudiantil, multiplicado por el número de viajes escolares. Para realizar este cálculo, se requiere información sobre número de viajes, desagregado por escolar, medio, superior, y adulto, y las tarifas vigentes.

2. Viajes en transporte público de pasajeros en bus en las ciudades del país con información de viajes

SECTRA informó el número de viajes en un día laboral normal desagregados por tipo de pasajeros para aquellas ciudades donde se contaba con la información de una encuesta de origen-destino. Las ciudades son las siguientes:

Cuadro 1: Ciudades con antecedentes de viajes

<i>Ciudad</i>
Iquique-Alto Hospicio
Antofagasta
Copiapó
Coquimbo-La Serena
Gran Valparaíso
Rancagua
Talca
Curicó
Chillán-Chillán viejo
Los Ángeles
Gran Concepción
Temuco-Padre Casas
Osorno
Puerto Montt
Punta Arenas
Valdivia
Arica

La información de viajes fue actualizada en base al crecimiento de la población, según proyección del INE, entre el año de la encuesta y el año

2008. Los viajes diarios por ciudad proyectados para el 2008 son los siguientes:

Cuadro 2: Viajes por propósito en un día laboral normal, proyección al 2008

Región	Ciudad	Viajes Diarios			
		Básica	Media	Superior	Adultos
I	Iquique-Alto Hospicio	3,469	4,399	1,865	34,418
II	Antofagasta	29,735	33,934	29,461	140,414
III	Copiapó	6,919	7,925	4,014	63,665
IV	Coquimbo-La Serena	21,981	35,168	19,510	97,163
V	Gran Valparaíso	63,297	73,794	52,676	425,988
VI	Rancagua	8,101	9,010	2,214	71,230
VII	Talca	18,491	21,621	13,751	70,515
	Curicó	6,851	4,595	1,391	36,693
VIII	Chillán-Chillán viejo	9,779	12,193	6,037	49,700
	Los Ángeles	5,361	6,524	2,230	28,994
	Gran Concepción	51,360	71,738	49,940	367,608
IX	Temuco-Padre Casas	20,713	34,369	26,040	148,337
X	Osorno	12,158	14,718	7,378	69,553
	Puerto Montt	6,644	10,903	6,551	38,576
XII	Punta Arenas	1,611	1,811	385	2,932
XIV	Valdivia	11,411	15,704	15,123	63,142
XV	Arica	3,980	6,868	3,258	55,363

Nota: se utilizó el crecimiento anual de la población proyectada por el INE para proyectar los datos desde el año de la encuesta hasta el 2008.

Se utilizó un factor de expansión para transformar los viajes de un día laboral normal en viajes anuales (omitiendo febrero). Este factor considera que un día laboral normal equivale a 273 días en el año (sin febrero), ya que los viajes en los días feriados, domingos y sábados son menores a los de un día laboral normal. Para aquellas ciudades sin información de viajes, se realizó un cálculo secundario descrito más abajo.

Tarifas en las ciudades con información de viajes

La Subsecretaría de Transportes informó las tarifas vigentes a marzo del año 2008 para los distintos servicios en las ciudades contempladas en el punto 1.1. En aquellas ciudades o conurbaciones donde existen múltiples tarifas y donde la información disponible lo permitiera, las tarifas fueron ponderadas por la proporción de los viajes por origen y destino de cada servicio. Donde no existía información suficientemente detallada para realizar el cálculo anterior, las tarifas de cada servicio fueron ponderadas por el número de vehículos de la locomoción colectiva inscritas en cada servicio. Las tarifas promedio por ciudad son las siguientes:

Cuadro 3: Tarifas promedio por ciudad a marzo 2008.

Tarifas Promedio (Marzo, 2008)				
Ciudad	Básica	Media	Superior	Adulto
Iquique-Alto Hospicio	-	177	227	368
Antofagasta	-	140	150	400
Copiapó	-	120	120	250
Coquimbo-La Serena	-	146	180	368
Gran Valparaíso	-	145	145	401
Rancagua	-	124	154	311
Talca	-	130	160	300
Curicó	-	100	130	257
Chillán-Chillán viejo	-	100	100	257
Los Ángeles	-	100	100	250
Gran Concepción	-	152	152	401
Temuco-Padre Casas	-	120	150	300
Osorno	-	100	100	300
Puerto Montt	-	120	150	300
Punta Arenas	-	100	100	250
Valdivia	-	120	150	300
Arica	-	120	150	300

Estimación de la tarifa promedio y subsidio a financiar en las ciudades con información

Con la información anterior es posible estimar el ingreso promedio por viaje en cada ciudad, o lo que es equivalente, la tarifa media de cada ciudad. Este parámetro es clave para la estimación de los subsidios, ya que corresponde a la tarifa teórica que, de no existir la franquicia escolar, generaría el mismo nivel de ingresos que la estructura tarifaria actual.

Luego se iguala la tarifa adulto a la tarifa media de cada ciudad, se calculan las tarifas escolares correspondientes y la diferencia multiplicada por el número de viajes en cada ciudad, corresponde al subsidio que se debe otorgar. Se debe enfatizar que en este cálculo, la tarifa estudiantil para los alumnos de enseñanza media y superior (que actualmente corresponden al 40% y 50% de la tarifa adulto, respectivamente) se equipara a la de Santiago, que corresponde al 33% de la tarifa adulto.

Los resultados para las ciudades con información son los siguientes:

Cuadro 4: Subsidio por ciudad, 2008	
Ciudad	Subsidio Anual (Pesos)
Iquique-Alto Hospicio	657.379.213

Antofagasta	5.514.895.378
Copiapó	856.191.202
Coquimbo-La Serena	4.089.438.457
Gran Valparaíso	12.429.610.131
Rancagua	1.110.578.552
Talca	2.423.036.887
Curicó	603.862.891
Chillán-Chillán viejo	1.127.726.865
Los Ángeles	577.535.292
Gran Concepción	11.143.068.409
Temuco-Padre Casas	3.824.150.665
Osorno	1.636.224.680
Puerto Montt	1.107.465.605
Punta Arenas	118.951.034
Valdivia	1.918.489.368
Arica	758.096.460
Total	49,896,701,090

Subsidio para los trenes urbanos en regiones (Merval y Biovias)

También se incluyó un monto para financiar las tarifas estudiantiles en los trenes urbanos. Para el caso de Merval se utilizó la información de pasajeros transportados y los ingresos medios, para las distintas categorías de pasajeros, durante los meses de enero a abril 2008. Se asumió que este último mes era representativo del resto de los meses del 2008. Lo mismo se realizó para Biovias. Los montos estimados son de \$706.915.446 por año para Mercal y \$47.705.004 para Bío vias.

Expansión del subsidio a nivel regional

Para calcular el subsidio total para cada región, se utilizó la información del número de pases (Tarjeta Nacional Estudiantil) informada por el MINEDUC el año 2008 para todas las comunas del país. Utilizando el subsidio total calculado para las ciudades con información y la proporción del número de pases que representan estas ciudades dentro de cada región, se expandió el subsidio requerido al total regional.

Se debe señalar que en el caso de la XI Región y las comunas de la XIII (RM) fuera del Gran Santiago, se utilizó el subsidio promedio por estudiante calculado para el resto del país, que asciende a \$206, y un número total de viajes por estudiante igual al promedio de las ciudades con información.

Los resultados totales se presentan en el Cuadro 5.

Cuadro 5: Subsidios preliminares por región, 2008

<i>Región</i>	<i>Número Pases Ciudades con información en la región</i>	<i>Número de pases totales en la región</i>	<i>Nº Pases Ciudad/Total Región</i>	<i>Subsidio Total por Región</i>

I	47.219	49.787	95%	693.130.707
II	60.896	96.335	63%	8.724.340.618
III	26.901	46.214	58%	1.470.875.440
IV	79.028	122.934	64%	6.361.429.206
V	186.258	296.664	63%	20.504.281.786
VI	38.910	120.410	32%	3.436.771.099
VII	77.310	160.044	48%	6.266.164.120
VIII	242.794	352.573	69%	18.705.391.984
IX	69.884	157.990	44%	8.645.434.771
X	68.325	127.456	54%	5.118.182.057
XI		15.270	---	773.421.077
XII	20.197	24.233	83%	142.721.216
XIII		173.537	---	8.789.608.837
XIV	32.155	64.561	50%	3.851.954.349
XV	35.256	35.634	99%	766.224.452
Total	985.133	1.843.642		94.249.931.721
US\$		200.531.770		

Resultado total y actividades para actualizar medición de pasajeros

El resultado total, utilizando un tipo de cambio de \$470 pesos por USD, asciende a US\$200,5 millones al año para la totalidad de las comunas del país donde no opera el Sistema de Transporte Urbano de Santiago.

Se debe señalar que SECTRA está licitando los estudios para realizar un nuevo levantamiento de información en las principales ciudades del país (46 comunas). El propósito de estas encuestas es actualizar la información del número y tipo de pasajeros por servicio, y que sirva para estimar con mayor precisión el subsidio requerido en cada ciudad y el impacto en la tarifa adulta.

Zonas extremas

El cálculo preliminar anterior revela que hay algunas regiones donde el monto del subsidio es muy inferior al promedio del resto del país. Esto se debe a las condiciones especiales del transporte público en las ciudades como Arica, Iquique, y Punta Arenas, como consecuencia de su condición de ser zonas extremas. El siguiente cuadro muestra el subsidio promedio por TNE en la I, XII y XV región, y se compara con el promedio para el resto del país.

Cuadro 6: Subsidio promedio por TNE

Región	Subsidio por TNE
I	13.922
XII	5.890

XV	21.503
Resto de las regiones	51.654

Por lo anterior, en las regiones extremas, I, XII y XV se ha incluido una asignación especial cuyo monto es de \$4.450 MM (US\$ 9,4 millones) con lo cual el subsidio total entregada a regiones asciende a \$ 98.700 MM (US\$ 210). Este monto especial fue asignado a las regiones I, XII y XV en proporción al número de estudiantes en cada una. Si bien la Provincia de Palena y la XI región también son zonas extremas, los recursos para estas zonas se calculo sobre la base del subsidio de la ciudad de Puerto Montt (Palena) o el subsidio promedio nacional (XI región) por lo que no corresponde dar este suplemento adicional.

Los resultados finales de subsidios por región son los presentados en el Cuadro 7.

Cuadro 7: Subsidios finales por región, 2008

<i>Región</i>	<i>Número Pases Ciudades con información en la región</i>	<i>Número de pases totales en la región</i>	<i>Nº Pases Ciudad/Total Región</i>	<i>Subsidio Total por Región</i>
I	47.219	49.787	95%	2,713,627,447
II	60.896	96.335	63%	8,724,340,618
III	26.901	46.214	58%	1,470,875,440
IV	79.028	122.934	64%	6,361,429,206
V	186.258	296.664	63%	20,504,281,786
VI	38.910	120.410	32%	3,436,771,099
VII	77.310	160.044	48%	6,266,164,120
VIII	242.794	352.573	69%	18,705,391,984
IX	69.884	157.990	44%	8,645,434,771
X	68.325	127.456	54%	5,118,182,057
XI		15.270	---	773,421,077
XII	20.197	24.233	83%	1,126,164,634
XIII		173.537	---	8,789,608,837
XIV	32.155	64.561	50%	3,851,954,349
XV	35.256	35.634	99%	2,212,352,574
Total	985.133	1.843.642		97.800.000
			US\$	210.000.000

2.- Cálculo del subsidio para financiar las franquicias estudiantiles en el caso de Santiago

Para la ciudad de Santiago, el cálculo parte con la proyección de viajes totales para el sistema Transantiago en el año 2008. Esta proyección es de 1.286.300.777 viajes. A esta cifra se le restan los viajes de febrero que son 73.629.663 viajes, para obtener un total de 1.212.671.113 viajes sin febrero.

Según cifras del Transantiago desde julio del 2007 hasta diciembre 2007, los viajes de estudiantes de enseñanza básica ascienden a 6,2% de los viajes totales y en el caso de los estudiantes de enseñanza media, superior o técnica, al 20,9% de los viajes totales.¹

Utilizando las cifras anteriores se estima que en el año 2008 los viajes de estudiantes de enseñanza básica ascenderán a 75.745.060 y los de enseñanza media, superior y técnica a 253.720.813.

Con estas cifras, más la diferencia entre la tarifa adulta y escolar, más un ajuste gradual por inflación, se estima que el monto a financiar en el caso de Santiago asciende a US\$216,5 millones (tipo de cambio de \$470/USD), cifra muy cercana a los US\$210 millones.

Se debe tener en cuenta que la metodología descrita en esta minuta para estimar directamente el monto requerido para financiar la tarifa escolar es esencialmente la misma para las ciudades del Cuadro 4 y la ciudad de Santiago. En total, estas ciudades representan el 66% de la población y el 71% de los estudiantes, respectivamente.

MINUTA
FECU: Empresas Operadoras del Transantiago al 05 de septiembre del 2008

Antecedentes

Esta minuta presenta la información de los estados financieros de las empresas operadoras de buses de Transantiago entre los periodos primer trimestre del 2007 y segundo trimestre del 2008. Los datos fueron de la página web de la Superintendencia de Valores y Seguros, en pesos nominales de cada periodo. La información es agregada a nivel de sistema. Los Cuadros incluyen en la columna “Resultado del Ejercicio” la información para cada trimestre y su relación sobre capital y patrimonio según corresponda. En la columna “Acumulado en el Ejercicio” se aprecia la información acumulada durante cada año.

Resultado Operacional.

El Resultado Operacional refleja el efecto producido por los ingresos de explotación, descontado los costos de operación y gastos de administración y ventas, incluyéndose entre los descuentos la depreciación de los activos.

Indicador	Año	trimestr e	Resultado del Ejercicio	Acumulado en el Ejercicio
Resultado operacional (MM\$, Nominal)	2007	I	\$4.754	\$4.754
		II	\$3.199	\$7.952
		III	\$3.309	\$11.261
		IV	\$7.077	\$18.338
	2008	I	-\$9.178	-\$9.178
		II	\$15.391	\$6.213

Resultado Operacional / Activo (Nominal)	2007	I	1,01%	1,01%
		II	0,62%	1,55%
		III	0,66%	2,23%
		IV	1,24%	3,22%
	2008	I	-1,59%	-1,59%
		II	2,44%	0,99%

EBITDA

Medida financiera utilizada para medir la capacidad que tiene una empresa para generar recursos mediante su giro principal. No toma en cuenta los costos financieros asociados, la amortización de la deuda y los activos, lo cual permite tener una visión independiente de la estructura de financiamiento y de inversión elegida. En otras palabras, es una medida que permite distinguir lo disponible para pago a los acreedores, el fisco y los dueños. Para estos cálculos EBITDA es el resultado operacional más la depreciación.

Indicador	Año	trimestre	Resultado del Ejercicio	Acumulado en el Ejercicio
EBITDA (Resultado Operacional + Depreciación) (MM\$, Nominal)	2007	I	\$9.449	\$9.449
		II	\$8.505	\$17.954
		III	\$9.265	\$27.220
		IV	\$14.618	\$41.838
	2008	I	-\$942	-\$942
		II	\$25.047	\$24.106
EBITDA (Resultado Operacional + Depreciación) (Activo Nominal)	2007	I	2,01%	2,01%
		II	1,66%	3,49%
		III	1,84%	5,39%
		IV	2,57%	7,35%
	2008	I	-0,16%	-0,16%
		II	3,98%	3,83%

Utilidad del Ejercicio

Medida que determina lo disponible después del pago de todas las obligaciones de la empresa. Incluye los ingresos y costos operacionales, los no operacionales y el pago de impuestos. Los resultados están fuertemente influidos por los resultados no operacionales de las empresas del sistema (gastos financieros) los cuales, dado que el sistema tiene un endeudamiento en moneda extranjera de alrededor de un 90% de los activos, varían fuertemente ante movimientos del tipo de cambio y de inflación.

Indicador	Año	trimestre	Resultado del Ejercicio	Acumulado en el Ejercicio
Utilidad del ejercicio (MM\$, Nominal)	2007	I	\$6.710	\$6.710
		II	\$5.967	\$12.677
		III	\$12.894	\$25.571
		IV	\$5.115	\$30.686
	2008	I	\$9.072	\$9.072
		II	-\$17.756	-\$8.685
Utilidad del Ejercicio / Activo (Nominal)	2007	I	1,43%	1,43%
		II	1,16%	2,47%
		III	2,56%	5,07%
		IV	0,90%	5,39%
	2008	I	1,58%	1,58%
		II	-2,82%	-1,38%
Utilidad del Ejercicio / Patrimonio (Nominal)	2007	I	28,39%	28,39%
		II	16,86%	35,83%
		III	23,72%	47,04%
		IV	7,90%	47,37%
	2008	I	12,15%	12,15%
		II	-29,28%	-14,32%

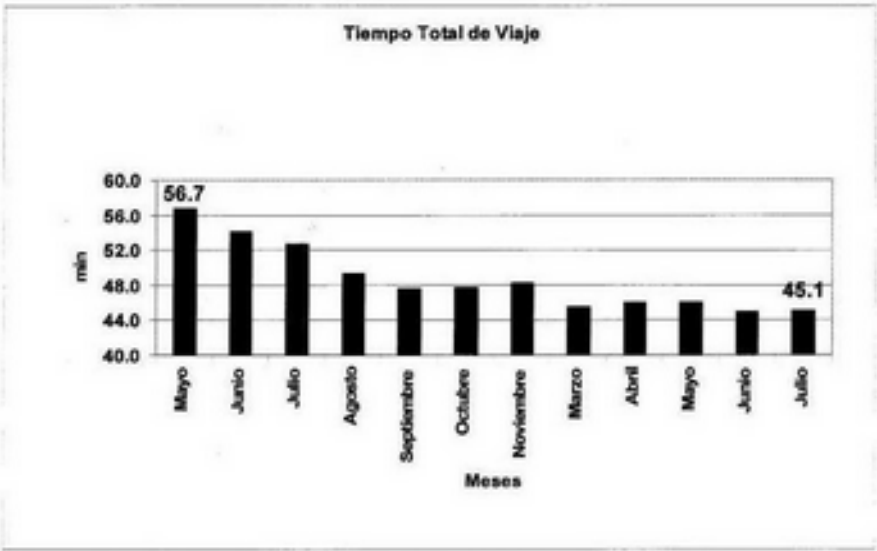
SINTESIS DE INDICADORES OPERACIONALES:

- Tendencia de tiempos totales de viaje.
- Tendencia de tiempos de espera.
- Tendencia de tiempos de viaje en vehículo.

Fuente de información:

- Mediciones de Tiempos de Espera. DICTUC. 2007-2008
- Definiciones temporales y espaciales en ANEXO.

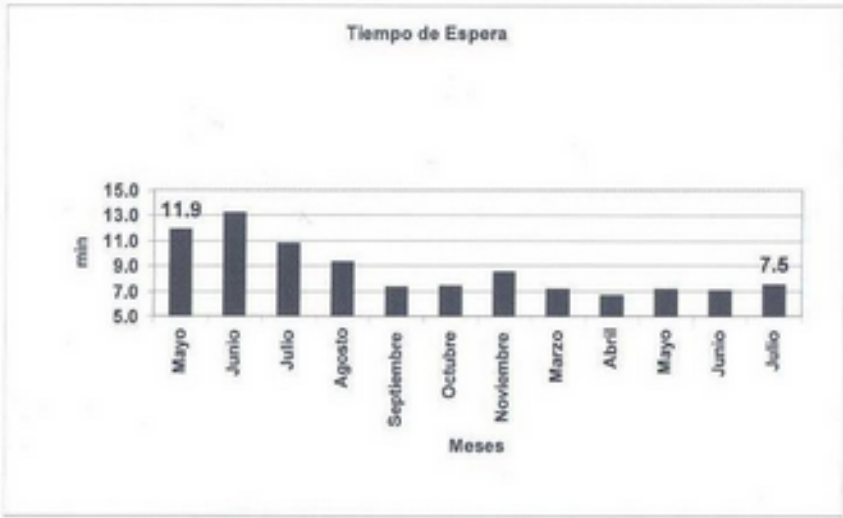
Tiempo Total de Viaje, Punta Mañana



Evolución sobre la base de 2.211 mediciones totales. 184 mediciones en promedio por cada mes.
Nivel de error de 7% para nivel de confianza de 90%.

Nota: Se excluyen periodos de Vacaciones de Invierno y Fiestas Patrias.

Tiempo de Espera, Punta Mañana



Nota: Se excluyen periodos de Vacaciones de Invierno y Fiestas Patrias.

Tiempo de Viaje en Vehículo, Punta Mañana



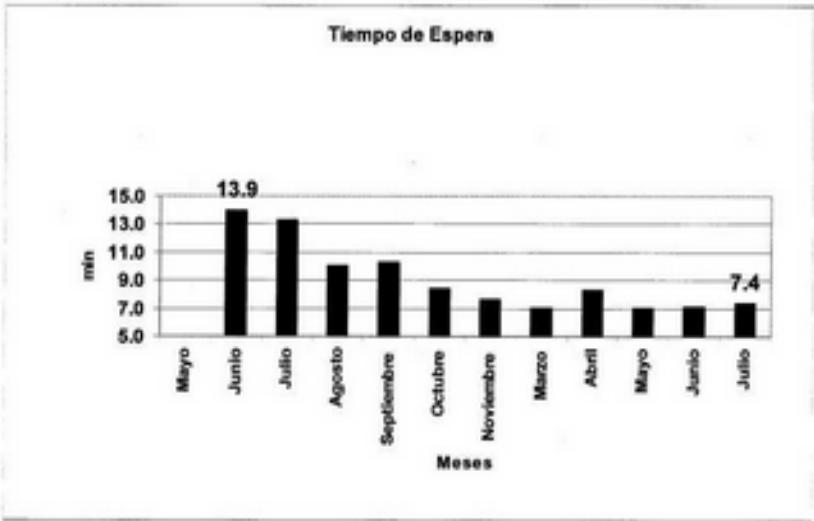
Nota: Se excluyen períodos de Vacaciones de Invierno y Fiestas Patrias.

Tiempo Total de Viaje, Punta Tarde



Nota: Se excluyen periodos de Vacaciones de Invierno y Fiestas Patrias.

Tiempo de Espera, Punta Tarde



Nota: Se excluyen períodos de Vacaciones de Invierno y Fiestas Patrias.

Evolución de Tiempos de Espera Promedio en Paraderos y Zonas Pagas

Diario

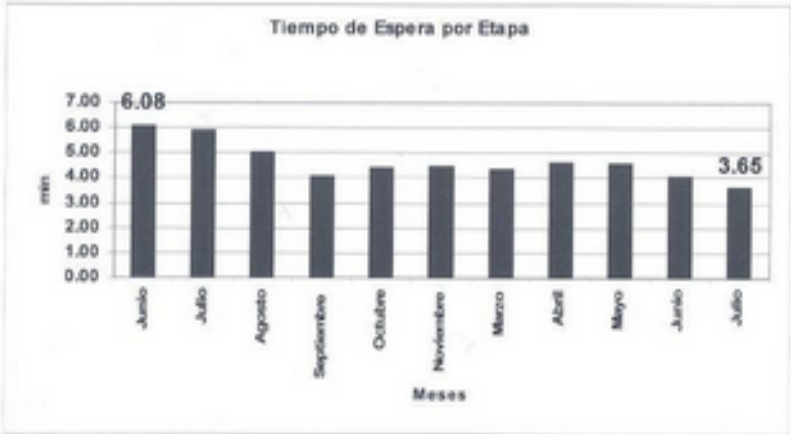
Evolución sobre la base de **100.000** mediciones mensuales.

Grupo de **44 zonas pagas y paraderos** seleccionados.

Muestra cubre del orden de **20% de afluencia** en esas zonas pagas y paraderos.

Más detalles en Ficha Técnica.

Tiempo de Espera Medio, Diario*

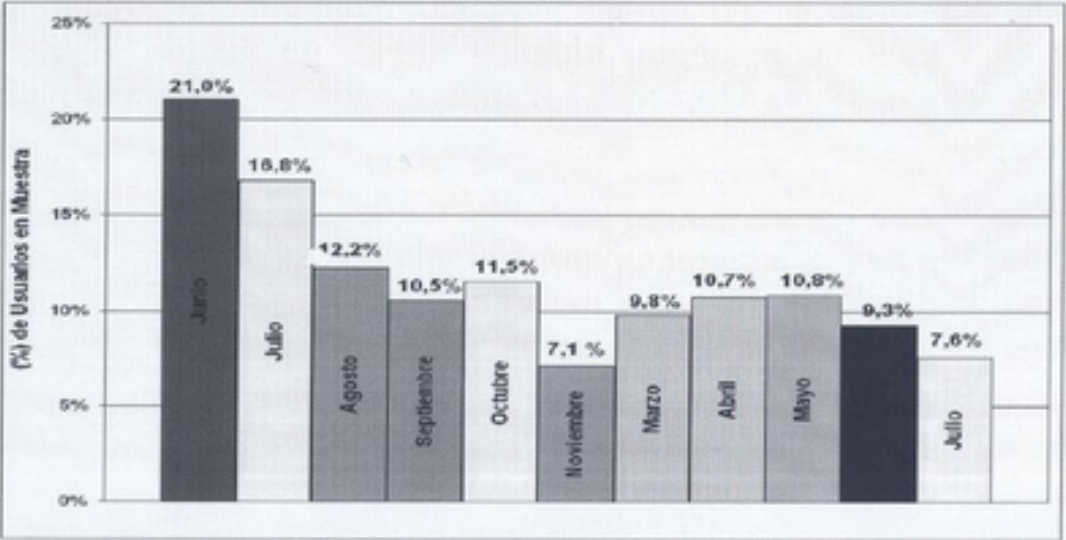


Nota: Se excluyen periodos de Vacaciones de Invierno y Fiestas Patrias.

(*) Total día correspondiente a la suma de los periodos encuestados. Periodos (6:30 a 12:30 y 14:30 a 24:00 hrs). El número de bips en buses en este periodo es de 3.125.761, de un total de 3.700.000 para un día laboral. Tamaño muestral es mayor a 100.000 mediciones en cada mes, que corresponde a un 20% del total de personas que accedieron al conjunto de Zonas Pagas y Paraderos de la Muestra.

Porcentaje de personas que esperan en paraderos estudiados más de 10 minutos

Dato representativo para día laboral, promedio para cada mes, excluyendo vacaciones de invierno, en Julio, y semana de Fiestas Patrias. Total diario (%)

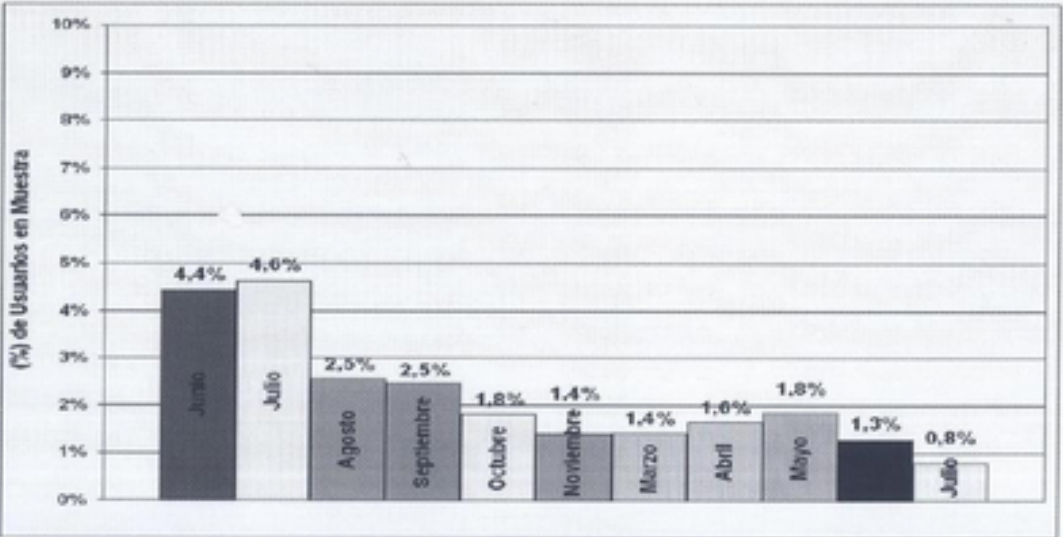


(*): Total día correspondiente a la suma de los periodos encuestados. Periodos (6:30 a 12:30 y 14:30 a 24:00 hrs). El número de bips en buses en este periodo es de 3.125.761, de un total de 3.700.000 para un día laboral.

Porcentaje de personas que esperan en paraderos estudiados más de 20 minutos

Dato representativo para día laboral, promedio para cada mes, excluyendo vacaciones de invierno, en Julio, y semana de Fiestas Patrias.

Total diario (*)



(*) Total día correspondiente a la suma de los periodos encuestados. Periodos (6:30 a 12:30 y 14:30 a 24:00 hrs). El número de bips en buses en este periodo es de 3.125.761, de un total de 3.700.000 para un día laboral.

ANEXOS

Ficha Técnica Medición de Tiempos Totales de Viaje

El objetivo es **determinar tendencia en variaciones** de Tiempo Total de Viaje (y sus componentes): Espera, Caminata y Viaje en Vehículo.

Antecedente de base es la Encuesta del Año 2001 (en sistema de transporte público).

Muestra para medir tendencia es **estratificada** en cuanto a rangos de tiempo de viaje y ponderada para representar un tiempo total de viaje deducido de Encuestas del año 2001. Esto permite obtener un estimador de Tiempo Medio de Viaje y su Evolución.

Se **registra en terreno** tiempos de viaje, espera y caminata de las personas observadas, mediante “*acompañamiento en su viaje diario*”, con cronómetro para registro de hitos de viaje (subidas al bus, bajadas, esperas, transbordo, etc.) y GPS.

La evolución para cada período (punta mañana y punta tarde) se basa en más de **2.211** observaciones en cada lapso. El estimador de tiempo de viaje de cada mes se sustenta en promedio en **180** observaciones.

El **error muestral es de un 7%** con un intervalo de confianza del 90% sobre los tiempos estimados. El cálculo se realizó utilizando la formulación propuesta por Smith, según la cuál:

$$n = \frac{CV^2 \cdot Z^2}{E^2}$$

Donde CV es el coeficiente de variación, n el tamaño de la muestra, E el error muestral y Z el valor de la función de distribución normal asociado a un intervalo de confianza dado.

Ficha Técnica Medición de Tiempos Totales de Viaje

- El nivel de error de cada estimador obtenido se muestra en el siguiente cuadro:

Mes	Tpo. Total Viaje	Tpo. de Espera	Tpo. de Coninata	Tpo. Viaje en Vehículo	Observaciones
Junio	5.5%	11.1%	11.8%	7.2%	258
Julio *	6.2%	11.7%	9.8%	8.2%	100
Agosto	5.6%	12.1%	6.3%	7.8%	399
Septiembre *	8.3%	19.1%	9.6%	13.4%	81
Octubre	6.8%	14.6%	7.2%	9.4%	162
Noviembre	6.4%	9.4%	7.3%	9.4%	162
Diciembre	6.8%	8.2%	6.5%	9.1%	162
Marzo	7.3%	14.2%	7.8%	9.7%	159
Abril	6.8%	13.9%	7.7%	9.3%	162
Mayo	7.1%	12.7%	7.7%	9.6%	162
Junio	7.8%	12.8%	8.2%	9.1%	162
Julio	7.8%	12.7%	8.2%	9.2%	162
Promedio Mensual	7%	11%	8%	9%	184
Total de Observaciones:					2211
(*) Se excluyen semanas de Vacaciones Escolares y Fiestas Patrias.					

- El mayor error en el estimador de tiempo de espera se explica por la mayor variabilidad de ese parámetro (falta de regularidad de los buses).

Ficha Técnica de la Muestra de Tiempos de Viaje Dimensión Temporal

Punta Mañana: Hora Media entre 7:30 y 8:30 hrs.

Punta Tarde: Hora Media entre 17:30 y 18:30hrs.

Ficha Técnica de la Muestra de Tiempos de Espera en Zonas Pagas y Paraderos

	Afluencia Total (Pasejeros)	Mediciones (N° de Usuarios)	Tamaño Muestral
2-8 Jun	180.102	26.700	15%
11-15 Jun	184.869	36.202	20%
18-22 Jun	192.403	42.244	22%
25-29 Jun	202.343	42.100	21%
2-6 Jul	222.938	49.201	22%
9-13 Jul	212.222	46.730	22%
16-20 Jul	215.340	52.126	24%
23-27 Jul	215.460	64.200	30%
30 Jul-3 Ago	221.441	62.340	28%
6-10 Ago	225.918	60.790	26%
13-17 Ago	222.765	56.892	25%
20-24 Ago	230.753	57.709	25%
27-31 Ago	221.690	66.076	30%
3-14 Sep	224.523	63.470	28%
17-28 Sept	193.847	40.960	21%
1-12 Oct	180.913	56.430	31%
16-26 Oct	186.616	59.316	32%
29-9 Nov	191.644	57.366	30%
12-23 Nov	205.809	51.772	25%
26 Nov-7 Dic	246.179	50.846	20%
10-21 Dic	289.219	48.134	16%
24 Dic-4 Ene	225.629	44.750	20%
7-16 Ene	260.623	52.442	20%
17-28 Ene	267.102	52.122	20%
31-11 Feb	262.020	68.270	26%
14-25 Feb	272.881	68.409	25%
28 Feb-9 Mar	271.872	62.116	23%
12-23 Mar	252.961	56.170	22%
2-13 Jun	243.824	56.222	23%
16-27 Jun	265.122	51.809	19%
30 Jun-11 Jul	269.476	60.214	22%

Afluencia Total (usuarios) que acceden a puntos de muestreo, para un día representativo de cada semana.

Número de usuarios al que se le registró tiempo de espera.

Las mediciones fueron realizadas en 44 puntos, correspondientes a 28 zonas pagas y 16 paraderos relevantes del sistema.

Ficha Técnica de la Muestra de Tiempos de Espera

Dimensión Espacial

ZONAS PAGAS:

Alameda / General Velásquez
 Cal y Canto (General Mackenna)
 Cal y Canto (Río Mapocho)
 Cantagallo
 Escuela Militar (Apoquindo Alimentador)
 Escuela Militar (Apoquindo Troncal)
 Escuela Militar (Vespucio Sur)
 Holanda / Vitacura
 Las Rejas / Alameda (Alameda)
 Las Rejas / Alameda (Las Rejas)
 Metro Pajaritos (Alimentador)
 Plaza de Maipú
 Plaza de Puente Alto
 Plaza Egas Norte
 Providencia (Telefónica)
 San Pablo / Neptuno (Retorno)
 San Pablo / Neptuno II
 Santa Rosa / Alameda (Marcoleta)
 Santa Rosa / Alameda (Oriente)
 Tobalaba / Apoquindo
 Tobalaba / Bilbao
 Vicuña Mackenna / Alameda
 Zapadores / Recoleta
 Independencia / Vespucio
 San Antonio / Alameda
 Vicuña Mackenna / Vespucio
 Departamental / Vespucio



PARADEROS:

5 de Abril / Las Rejas, Alameda / Ahumada, Bahía Catalina / Troncal San Francisco, Bandera / Santo Domingo, Bernal del Mercado / Arica, C. Raúl Silva H. / Pdtte. Edo. Frei M., Compañía / San Martín, Departamental / Las Industrias, Gabriela Oriente / Vicuña Mackenna, Gran Avenida / Vespucio, Matta / Lo Campino, Metro Lo Ovalle, Plaza de Renca, Santa Rosa / Departamental, Santa Rosa / Gabriela, Santo Domingo / Matucana, Escuela Militar (Vespucio Norte)

Ficha Técnica de la Muestra de Tiempos de Espera
Dimensión Temporal

Punta Mañana:	6:30 a 10:00 hrs.
Fuera de Punta:	10:00 a 12:30 hrs.
Período Mediodía:	14:30 a 17:30 hrs.
Punta Tarde:	17:30 a 21:00 hrs.
Período Nocturno:	21:00 a 00:00 hrs.

- - - - -

Hacemos presente, que la Comisión acordó, por la unanimidad de sus miembros, consignar en este informe las indicaciones presentadas por el Honorable Senador señor Letelier a este proyecto de ley, las que pasamos a transcribir a continuación.

INDICACIONES PRESENTADAS

La Comisión acordó, por la unanimidad de sus miembros, consignar en este informe las indicaciones presentadas por el Honorable Senador señor Letelier, cuyo tenor es el siguiente:

1. En el artículo 1° para agregar después de la coma (,) que sigue a la palabra “pasajero” la frase del siguiente tenor: “rural y urbano,”
2. En el artículo 1° para sustituir el punto aparte (.) por una coma (,) y agregar la frase final del siguiente tenor: “con el fin de compensar la gratuidad y los menores pagos que realizan los estudiantes”.
3. En el artículo 3° para agregar un nuevo inciso 2° del siguiente tenor: “Las mejores condiciones económicas y en la operación de los servicios deben ser medidas objetivamente, en términos de beneficios a los usuarios y deben responder a un análisis de impactos en los costos reales de operación en cada región o área geográfica del país, de acuerdo a las normas vigentes”.
4. En artículo 4° para agregar una nueva letra c) del siguiente tenor: “En las zonas geográficas donde operen servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, no licitados, dichos servicios podrán recibir el subsidio de la forma señalada en la letra b) anterior una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen, o una vez que se hayan establecido las condiciones de operación para servicios no licitados, y que tales servicios se encuentren operativos”.
5. En el artículo 5° para agregar un nuevo inciso final del siguiente tenor: “El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones deberá velar por la asignación eficiente de estos recursos, además de asegurar que éstos

sean destinados a mejoras en el sistema de transporte público remunerado de pasajeros en la región correspondiente”.

6. Para sustituir el artículo 15° por el siguiente: “Suspéndase por el plazo de 15 años, contados desde la publicación de esta ley, la inscripción de buses, en la modalidad urbana y/o rural, del servicio de transporte de pasajeros establecido en el artículo 3° de la ley N° 18.696 y el artículo 10° de la ley N° 19.040.

Esta medida no afectará el derecho a solicitar reemplazos o cambios de modalidad de los buses o taxibuses actualmente inscritos en el registro mencionado conforme a las normas establecidas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones”.

7. En el artículo 1° transitorio para agregar un nuevo inciso final: “En caso de no lograrse acuerdos en los procesos de renegociación a que se refiere este artículo, se designará de común acuerdo un organismo académico independiente con preferencia de origen regional, si existiere, el cual resolverá sin forma de juicio, en única instancia y sin reclamo ulterior de las partes”.
8. En el artículo 7° transitorio para agregar después de la palabra “urbanas” la palabra del siguiente tenor: “y rurales”.
9. **Para agregar un nuevo artículo 12 bis del siguiente tenor:** “Las personas que sean sorprendidas utilizando el servicio de transporte público remunerado de pasajeros, rural o urbano, de que trata esta ley, sin cancelar deliberada o dolosamente la tarifa correspondiente, serán sancionadas con multa de 1 a 5 UTM.

Los montos que se cancelen con motivo de lo indicado en el inciso anterior, tendrán como objeto crear un fondo destinado a la mantención de inspectores que fiscalicen la correcta utilización por parte de los usuarios del transporte público remunerado de pasajeros”.

- - - - -

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS

A continuación, a título meramente ilustrativo, se acompaña el texto del proyecto de ley en debate, contenido en el oficio N° 7624, de 13 de agosto de 2008, de la Honorable Cámara de Diputados.

“Oficio N° 7624

VALPARAISO, 13 de agosto de 2008

Con motivo del Mensaje, Informes y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“TÍTULO I.

Del otorgamiento del Subsidio.

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 pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Artículo 2º.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, a partir del año 2012, este límite máximo podrá ser incrementado considerando la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros de los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto en comparación al número de viajes acumulados en los 12 meses anteriores al 30 de junio del año inmediatamente anterior.

El monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, considerando las tarifas de adultos y de estudiantes, sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, mediante decreto expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”.

Un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, contendrá las definiciones metodológicas para la determinación señalada en el inciso anterior, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicitará la información del número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros efectivos a las entidades que administren sistemas

automatizados que permitan conocer el número de viajes o a la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA) donde no existan dichos sistemas.

Artículo 3°.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega total o parcial de los recursos por efecto de aplicar el mecanismo de subsidio a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en las condiciones económicas y en la operación de dichos servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, en los procesos de licitación de uso de vías a que convoque en virtud de la ley N° 18.696, en los perímetros de exclusión que fije, así como en aquellos casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.

Artículo 4°.- Las transferencias de recursos que correspondan por concepto de aplicación del mecanismo de subsidio, serán realizadas de acuerdo a lo siguiente:

a) En las zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva. La capacidad de transporte efectiva por concesionario, será determinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando los buses que éstos tengan inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros que lleva dicho Ministerio y que se encuentren operativos en el periodo anterior a aquel en que se efectúe la transferencia. El reglamento establecerá los medios fidedignos de control necesarios para la comprobación de la capacidad de transporte efectiva.

Artículo 5°.- Los recursos que no sean entregados, en conformidad a lo previsto en el artículo 3° de esta ley tendrán los siguientes destinos:

a) En el caso de las comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes, los recursos constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, en:

i) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

ii) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, buses, minibuses, terminales de pasajeros o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

b) En el caso de las comunas cuya población sea menor a 50.000 habitantes, los recursos se destinarán a un Programa de Apoyo al Transporte Regional. Este programa contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, un subsidio al transporte escolar y otros programas que favorezcan el transporte público remunerado regional. El Programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el caso que luego de aplicar lo establecido en la letra b) anterior, existan recursos disponibles, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá transferirlos a los Gobiernos Regionales, para incrementar la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior señalada en la letra a) anterior.

Artículo 6º.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo segundo de la presente

ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo 7°.- Los desembolsos que corresponda efectuar de acuerdo al artículo 4° y a la letra b) del artículo 5° de esta ley, se realizarán a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 8°.- 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 y, o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.

TÍTULO II De las sanciones

Artículo 9°.- Cualquier persona que perciba indebidamente transferencias por concepto del subsidio establecido en la presente ley, o incumpla o infrinja las obligaciones adquiridas en razón de su otorgamiento en materia de condiciones de prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, podrá ser objeto de la aplicación, por parte de quien el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe, entre el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y el Subsecretario de Transportes, de las sanciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales:

a) multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 50 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.).

b) amonestación por escrito.

c) suspensión parcial o total del subsidio.

d) cancelación de vehículos o servicios.

e) caducidad de la concesión, si corresponde.

La aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

Artículo 10.- Para la determinación de la correspondiente sanción, se considerarán las siguientes circunstancias:

a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.

b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.

c) La conducta anterior.

d) La capacidad económica del infractor.

Artículo 11.- Toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Artículo 12.- En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y, o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.

TÍTULO III Disposiciones Generales

Artículo 13.- Los montos que perciban los contribuyentes que a cualquier título posean o exploten vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros, por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 34 bis de la Ley de Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

Artículo 14.- Mediante uno o más decretos supremos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la presente ley.

Artículo 15.- Incorpórase en el inciso segundo del artículo 3° de la ley N° 18.696, a continuación de la palabra “vehicular,” la frase “y, o por razones de buen servicio”.

Disposiciones Transitorias

Artículo Primero Transitorio.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y, o condiciones de operación vigentes, a procesos de negociación y, o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio y modificar las tarifas y, o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° de esta ley. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, caso en el cual los recursos

correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

En el caso del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, los montos del subsidio serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema, pero sólo se pagará con dichos recursos a los operadores que hayan suscrito las renegociaciones de los contratos, que permitan una adecuada y correcta prestación del servicio de transporte público.

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones contará con un Comité Asesor de Expertos a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos para la renegociación a que se refiere el inciso anterior.

Con todo, se deberá establecer en el reglamento que hace referencia el inciso final del artículo 2° de esta ley, un procedimiento y calendario de metas en relación con la incorporación, en las distintas ciudades y localidades, del subsidio al transporte público remunerado, mediante los mecanismos señalados en los artículos 3° y 4°.

Artículo Segundo Transitorio.- Créase un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago con un monto de \$190.350.000 miles, los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Este monto se reajustará anualmente de acuerdo a como lo indique la Ley de Presupuestos respectiva.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad y no podrán exceder el 40% del monto señalado en el inciso anterior. Las transferencias se realizarán de la forma señalada en la letra a) del artículo 4° de esta ley

Los desembolsos del Fondo se realizarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° de la presente ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá proporcionar, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, un informe trimestral sobre el uso de los recursos, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo Tercero Transitorio.- Créase un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. El fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado en el inciso primero del

artículo segundo transitorio de la presente ley, y sus recursos serán desembolsados sólo a contar de la fecha de inicio de aplicación de los recursos del Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago señalado en el artículo anterior.

Los recursos a que se refiere el inciso anterior se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán los siguientes:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un Reglamento, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, el que establecerá los buses y taxibuses que quedarán incluidos en el programa, precisando los requisitos que deben cumplir, y 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.

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 para el transporte y, o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.

Artículo Cuarto Transitorio.- Un reglamento especial dictado, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la

presente ley, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, definirá, para el año 2008, la modalidad para la determinación del monto anual del subsidio a que se refiere el artículo primero de la presente ley así como el monto máximo a distribuir, en dicho año, por regiones y zonas geográficas.

Artículo Quinto Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo Sexto Transitorio.- El mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público.

Artículo Séptimo Transitorio.- Durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refieren los artículos 3° y 4°, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes.

Artículo Octavo Transitorio.- En los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones encargará a una institución especializada un estudio para evaluar los costos y las rentabilidades que tienen los operadores del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago. De conformidad con dicho estudio, la autoridad podrá establecer las medidas que permitan asegurar la correcta relación entre la calidad del servicio prestado, rentabilidad y costos.”.

Dios guarde a V.E.

(Fdo) GUILLERMO CERONI FUENTES
Presidente en ejercicio de la Cámara de Diputados

(Fdo) CARLOS LOYOLA OPAZO
Secretario General de la Cámara de Diputados”

- - - - -

INFORME FINANCIERO

Elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda,
de fecha 5 de mayo de 2008.

1. El Proyecto de Ley sometido a vuestro conocimiento, establece que se creará un mecanismo de subsidio de cargo fiscal para compensar los pagos de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva, promoviendo, entre otros efectos, el uso del transporte público remunerado de pasajeros.
2. Por concepto de este subsidio contenido en el artículo 2° del Proyecto de Ley, el gasto total anual se estima en \$148.050.000 miles para el año 2008, y de \$197.400.000 miles para el 2009,
3. Mediante el artículo segundo transitorio, se crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de Santiago. El gasto durante el año 2009 no podrá superar el 40% del monto total del Fondo, lo que corresponde a \$76.140.000 miles. El mismo monto se considerará para el Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad creado mediante el artículo tercero transitorio.
4. El mayor gasto que represente la aplicación de esta ley durante el año 2008 se financiará en la forma dispuesta en el artículo sexto transitorio, y se imputará a las partidas presupuestarias correspondientes.

Acordado en sesiones celebradas los días 2 y 3 de septiembre de 2008, con asistencia de los Honorables Senadores señor Carlos Cantero Ojeda (Presidente); señora Evelyn Matthei Fornet, y señores Guido Girardi Lavín (Roberto Muñoz Barra y Camilo Escalona Medina), Jovino Novoa Vásquez (Pablo Longueira Montes) y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 8 de septiembre de 2008.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

BOLETÍN N°: 5849-15

- I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS:** Se rechazó la idea de legislar.
- II. ACUERDOS:** Rechazada la idea de legislar. (3 votos a favor y 2 en contra.)
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** no hay proyecto.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. URGENCIA:** “suma”, 2 de septiembre de 2008 .
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S.E. la Presidenta de la República.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobado por 57 votos afirmativos y 56 negativos.
- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 13 de agosto de 2008, dándose cuenta en la sesión 45ª ordinaria, de fecha 19 de agosto de 2008.
- X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - Decreto supremo N° 124, de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
 - Ley N° 18.696.
 - Ley N° 20.206.

Valparaíso, a 8 de septiembre de 2008.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

ÍNDICE

	Nº de página
OBJETIVOS DEL PROYECTO	3
ANTECEDENTES JURÍDICOS	4
ANTECEDENTES DE HECHO	5
ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS	15
DISCUSIÓN EN GENERAL	23
PRESENTACIONES DE ENTIDADES INVITADAS DURANTE LA AUDIENCIA PÚBLICA	23
EXPOSICIÓN DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES SEÑOR RENÉ CORTÁZAR	57
PREGUNTAS FORMULADAS AL MINISTRO POR LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN Y OTROS SEÑORES SENADORES	61
RESPUESTAS DEL SEÑOR MINISTRO	69
VOTACIÓN	82
DOCUMENTOS ENVIADOS POR EL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, DON RENÉ CORTÁZAR	83
1.- Minuta que contiene el cálculo del subsidio al Transporte Público en Santiago y Regiones que fundamenta los montos solicitados para el subsidio permanente en el proyecto de ley que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.	84
2.- Minuta que contiene la FECU de las Empresas Operadores del Transantiago al 5 de septiembre de 2008.	91

3.- Documento que contiene gráficos con una síntesis de indicadores operacionales, relativos a tendencia de tiempos totales de viaje; tendencia de tiempos de espera y tendencia de tiempos de viaje en vehículo. 93

INDICACIONES 110

TEXTO RECHAZADO 111

INFORME FINANCIERO 121

RESUMEN EJECUTIVO 123
