



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

[BOLETÍN N° 15.140-15.](#)

[Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial \(no hubo\)](#) / [Consulta Excm. Corte Suprema \(no hubo\)](#) / [Asistencia](#) / [Descripción de la controversia](#), / [Proposición](#) / [Texto](#) / [Acordado](#).

**HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS,
HONORABLE SENADO**

La Comisión Mixta, constituida de conformidad a lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución Política de la República, tiene el honor de proponer la forma y modo de resolver las divergencias surgidas entre la Cámara de Diputados y el Senado durante la tramitación del proyecto de ley de la referencia, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

La Cámara de Diputados, Cámara de origen, en oficio de 19.731 de 31 de julio de 2024, comunica que aprobó las enmiendas propuestas por el Senado, con excepción del ordinal i.3), contenido en el literal b) del número 4 (que ha pasado a ser 13) del artículo 1, que ha rechazado, y designó como integrantes de la Comisión Mixta a los Honorables Diputados señora Marcia Raphael y señores Sergio Bobadilla, Juan Irrarrázaval, Jaime Mulet y Jaime Sáez.

Posteriormente, en oficios de fecha 5 de agosto de 2024, se comunicó que los Honorables Diputados señores Juan Antonio Coloma y Mauro González, reemplazarán en forma permanente a la Honorable Diputada señora Marcia Raphael y al Honorable Diputado señor Sergio Bobadilla. El 6 de agosto del año en curso, se recibió oficio con el reemplazo del Honorable Diputado señor Mauro González por el Honorable Diputado señor Hugo Rey.

A su vez, el Senado Cámara revisora, en sesión celebrada el 18 de junio de 2024, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 46 del Reglamento, designó como integrantes de la Comisión Mixta a los miembros de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, Honorables Senadores señora Ximena Órdenes y señores Karim Bianchi, Juan Luis Castro, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe.

Previa citación del señor Presidente del Senado, la

Comisión Mixta se constituyó el día 6 de agosto de 2024, con la asistencia de sus miembros Honorables Senadores señora Ximena Órdenes y señores Karim Bianchi, Juan Luis Castro, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe y Honorables Diputados señores Juan Antonio Coloma, Juan Irrarrázaval, Jaime Mulet, Hugo Rey y Jaime Sáez.

En dicha oportunidad, eligió por unanimidad de sus miembros presentes, como Presidenta, a la Honorable Senadora señora Ximena Órdenes. Seguidamente, se abocó al cumplimiento de su cometido.

Para el despacho de esta iniciativa legal, el Ejecutivo hizo presente la urgencia constitucional, calificándola de “discusión inmediata”.

- - -

CONSTANCIAS

- **Normas de quórum especial:** No hubo.
- **Consulta a la Excma. Corte Suprema:** No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- **Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:** Honorable Senador señor Kuschel.

- **Representantes del Ejecutivo e invitados:** Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Roberto Flores y la Coordinadora Legislativa del Ministerio, señora Viviana Díaz.

- **Oyentes:** De la Asociación de Municipios Rurales (AMUR): el Director Ejecutivo, señor Christian González y el Jefe de Proyectos señor Jaime Vera; de la Confederación Nacional de Taxistas de Chile (Confenatach): el Presidente, señor Luis Reyes; el Vicepresidente, señor Alonso Puebla y el Secretario, señor Héctor Pino; de la Asociación Gremial de Taxis Independientes (Agretaxis): el Secretario, señor Alexis Hernández y del Sindicato Nueva Fuerza: el Secretario, señor Patricio Artigas.

- **Otros:** Los asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señor Julio Valladares; del Honorable Senador señor Bianchi, señor Eduardo Sepúlveda; del Honorable Senador señor Castro, señoras Teresita Fabres, Meggy López y señor Arturo León; del Honorable Senador señor Kusanovic, señor Tomás Matheson; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; del Comité Partido por la Democracia e Independiente, señora Paulin Silva; del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señora Isadora Venegas, y de la Fundación Jaime Guzmán, señora María Ignacia Navarro.

- - -

DESCRIPCIÓN DE LA NORMAS EN CONTROVERSA Y ACUERDO DE LA COMISIÓN MIXTA

A continuación, se efectúa una relación de la diferencia suscitada entre ambas Cámaras durante la tramitación de la iniciativa legal en informe, así como el acuerdo adoptado a su respecto.

Artículo 1

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

Número 4 Pasó a ser 13 literal b) ordinal i.3)

El inciso tercero, número 1.- letra a) del artículo 4 transitorio de la ley vigente, indica que los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo tendrán los destinos que a continuación se indican, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social:

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

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y

taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad o calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.

El Senado, en segundo trámite constitucional, agregó el ordinal i.3), contenido en el literal b) del número 4, que pasó a ser 13), del artículo 1, del siguiente tenor:

i.3) Agrégase, a continuación de la oración: “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.”, el siguiente texto:

“El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.”.

La Cámara Diputados, en tercer trámite constitucional, rechazó el ordinal i.3).

Proposición del Ejecutivo y discusión en la Comisión Mixta

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que esta iniciativa legal destina recursos muy importantes a las regiones. Aproximadamente, el 50% de los recursos serán gestionados desde el Ministerio y el 50% restante, lo destinarán los Gobiernos Regionales mediante el Fondo de Apoyo Regional.

Precisó que esta iniciativa legal define una serie de condiciones para la forma en que esos recursos, deberán invertirse, un 50%, se destinarán a la operación y renovación de flota; otro 50%, a rubros del transporte público, como puede ser infraestructura, paraderos, tecnología, entre otros.

Respecto de los recursos que se destinan al fomento del transporte público en regiones, informó que se establece expresamente que no se pueden asignar a las áreas en que opera el transporte público metropolitano, porque se trata de una ley espejo. De esta forma, el espíritu es compensar con subsidios a quienes no tienen acceso a esa movilidad en Santiago, sin embargo, dentro de la provincia de Santiago existen algunos medios de transporte público, como son los taxis colectivos, que no reciben beneficios de ninguna fuente.

En ese contexto, señaló que la situación anterior genera una situación incómoda, puesto que los taxis colectivos tienen un rol relevante en regiones y en Santiago, sin embargo, no pueden acceder al subsidio.

En la proposición del Ejecutivo se posibilita que los taxis colectivos de la provincia de Santiago puedan recibir recursos del fondo espejo, acotado a un monto máximo de 5%. Además, se establece la prioridad para los taxis colectivos que atienden la periferia de la provincia de Santiago, incluyendo las comunas de Puente Alto y San Bernardo, porque en dichos lugares el transporte público mayor presenta más dificultades. Existe una permeabilidad entre la zona a la cual llega el sistema de transporte público, Red Movilidad y la frontera dinámica de la ciudad. En ese espacio los taxis colectivos pueden cumplir un rol importante en el transporte público.

La proposición del Ejecutivo considera el espíritu de la ley espejo y pretende resolver la situación un poco injusta que afecta a un modo de transporte, que cumple un rol relevante en las zonas indicadas y contribuye a renovar la flota de taxis colectivos, básicos, ejecutivos y de turismo, hacia la electromovilidad y la modernización.

El Diputado señor Coloma recordó que durante

la tramitación en la Cámara de Diputados se propuso establecer una glosa en la Ley de Presupuestos del Sector Público, para incorporar mayores recursos a los taxis colectivos, básicos, ejecutivos y de turismo, del perímetro de la región Metropolitana.

El Diputado señor Irrázaval señaló que la proposición contiene una priorización para los taxis que no tiene expresión en la ley para el transporte mayor, por lo que solicitó que se considere a ese tipo de transporte, en el sentido de que la priorización sea obligatoria para el transporte mayor y facultativa para el transporte menor.

Junto con lo anterior, señaló que, en la renovación de los taxis colectivos debe quedar establecido expresamente que se refiere a vehículos para 6 o 7 pasajeros, para aumentar la posibilidad de transportar a más personas a las zonas rurales.

Prosiguió señalando que, el 50% del Fondo de Apoyo Regional se tiene que invertir en todas las regiones, incluyendo la región Metropolitana, por lo que al menos, los programas de chatarrización se considerarán en ese gasto y no sólo el operacional.

El Honorable Senador señor Bianchi solicitó que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones explique la forma en que se aplicará el subsidio en las regiones. Además, pidió que se aclare que la controversia sólo dice relación con los taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo, que presten servicios en ciertas zonas de la región Metropolitana.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que mediante la proposición del Ejecutivo se abre un espacio para financiar servicios de transporte público, que, de otra forma, carecerían de recursos. Añadió que el objetivo principal es el financiamiento del transporte público mayor.

Respecto del planteamiento relativo a considerar el otorgamiento de subsidio para los taxis colectivos de 6 o 7 plazas, señaló que el decreto supremo número 212, no lo permite, porque define en forma precisa las características de los vehículos. Sin embargo, el Ministerio puede realizar, en lugares específicos, programas pilotos, en especial, en los lugares en que el transporte público mayor ha dejado de desempeñar un rol relevante.

En cuanto a la consulta del **Honorable Senador señor Bianchi** señaló que la norma que se propone para resolver la controversia se refiere al transporte menor que realizan los taxis en la región Metropolitana.

El Diputado señor Coloma señaló que la iniciativa legal en debate, establece un plazo de un año para la dictación del reglamento, y la aplicación de esta ley será en el segundo semestre del año 2025, por lo que interesa conocer la forma en que se definirán los presupuestos de los gobiernos regionales para entregar los recursos, considerando que esta ley se aplicará con posterioridad a la aprobación del reglamento por parte de la Contraloría General de la República.

Para los gobiernos regionales durante el resto de este año y en el primer semestre del año 2025, no existirá claridad respecto de los recursos que se destinarán al transporte público y tampoco para aquéllos que se dejarán de asignar a otras materias, por lo que, en su opinión, se requiere mayor precisión para la entrada en vigencia de esta norma que afectará a todos los presupuestos de los gobiernos regionales, tanto en la cartera de los proyectos para el año 2025, como en relación al mecanismo para implementar los recursos para la chatarrización y mejoramiento del transporte público para el resto del año 2024 y para el año 2025.

Esta situación va a complejizar la correcta aplicación de la norma, considerando que el transporte público mayor se encuentra en crisis.

La Presidenta de la Comisión Mixta, Honorable, Senadora señora Órdenes, manifestó que, un logro importante de la presente iniciativa lo constituye el hecho de que se materialice la ejecución del fondo espejo en las regiones, y que dichos fondos se destinen efectivamente al transporte. Constató que, serán los gobernadores regionales quienes fijen las prioridades en materia de transporte en las respectivas regiones.

El Honorable Senador señor Kusanovic se mostró contrario al porcentaje señalado en la propuesta del Ejecutivo, puesto que el guarismo debe quedar a criterio de cada gobierno regional, de acuerdo a sus necesidades y prioridades.

La Presidenta de la Comisión Mixta, Honorable Senadora señora Órdenes, aclaró que, el porcentaje mencionado sólo dice relación con la región Metropolitana.

El Diputado señor Rey consignó que, si se quiere generar un impacto positivo respecto a los taxis colectivos, se debe hacer un esfuerzo mayor y sugirió aumentar el porcentaje propuesto.

El Diputado señor Sáez reseñó que, a comienzos del año 2022, la presente iniciativa no consideraba a los taxis colectivos; básicos; ejecutivos y de turismo. Añadió que, el mencionado rubro se

encontraba muy afectado por las plataformas de aplicaciones de transporte móvil, las que no habían sido reguladas adecuadamente.

En ese orden de ideas, manifestó que, el proyecto de ley en estudio, presenta avances significativos en materia de considerar al mundo del transporte ya mencionado, además de conferirle ciertas garantías relacionadas con la modernización del transporte público en términos más generales. No obstante lo anterior, se mostró disconforme con el guarismo propuesto, que se obtuvo luego de un profundo análisis.

En seguida, compartió los planteamientos expresados por el **Diputado señor Coloma**, en el sentido de que se puede apuntar a mejoras significativas para favorecer al mundo de los taxis. Aclaró que, sólo en la región Metropolitana, existen alrededor de 35.000 conductores que se agrupan en las categorías de taxis antes mencionadas.

Dado lo anterior, preguntó si el 5% de los recursos asignados al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, correspondiente a la región Metropolitana, puede ser aumentado.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que, la facultad de los gobiernos regionales para determinar el destino de los fondos ya se encuentra regulada en la presente iniciativa y no es parte de la controversia que generó esta Comisión mixta. Reiteró que, la controversia radica específicamente en la región Metropolitana, y la situación de los colectivos y taxis de la zona de Red, que quedan fuera de cualquier beneficio aprobado en la ley.

La propuesta del 5%, emana de conversaciones con los parlamentarios y distintos asesores, y estimó que dicho guarismo parece razonable y prudente. Asimismo, reconoció la generosidad de parte de las municipalidades que están fuera de la provincia de Santiago, que son las receptoras de estos recursos, toda vez que, están disponibles para ceder parte de aquéllos, entendiendo que existe un problema mayor.

El Diputado señor Irrarázaval sugirió que, se modifique la redacción, en el sentido de reemplazar la expresión “en las comunas”, por “hacia las comunas”.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Muñoz estuvo de acuerdo con el cambio de redacción propuesta, porque se trata de beneficiar a los servicios que trabajan dentro de la provincia de Santiago, San Bernardo y Puente Alto y que realizan servicios a las comunas aledañas a esta zona.

Finalizado el debate anterior, el **Honorable**

Senador señor Castro anunció su abstención, señalando que la enmienda que aprobó el Senado, en segundo trámite constitucional, otorgaba una facultad taxativa al Gobierno Metropolitano, de carácter general, para hacer uso de recursos para el plan de modernización del transporte, con cargo al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.

Asimismo, hizo presente que, los conductores de taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo, consideran exiguo el guarismo sugerido por el Ejecutivo.

- - -

PROPOSICIÓN

En mérito de los acuerdos adoptados, la Comisión Mixta tiene el honor de proponer, como forma y modo de resolver las divergencias suscitadas entre ambas Cámaras del Congreso Nacional, lo siguiente:

i.3) Agrégase, a continuación de la oración “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.”, el siguiente texto: “El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región, con cargo de hasta un 5% de los recursos asignados al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, correspondiente a la Región Metropolitana, con priorización a aquellos taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo que presten servicios hacia las comunas o zonas aledañas señaladas en el literal ii) del artículo 2.”.

En votación la proposición de la Comisión Mixta, fue aprobada con los votos a favor de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi y Van Rysselberghe, Honorables Diputados señores Coloma, Irarrázaval, Mulet, Rey, Sáez; y con la abstención de los Honorables Senadores señores Castro y Kusanovic.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

A título meramente ilustrativo, de ser aprobada la proposición de la Comisión Mixta, el texto de la iniciativa legal quedaría como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1.– Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros:

1. Reemplázase el artículo 1 por el siguiente:

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

2. Modifícase el artículo 2 de la siguiente forma:

a) En el inciso primero:

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

ii. Elimínase el siguiente texto: “El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

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

b) En el inciso tercero:

i. Reemplázase la frase “y se entenderá por transporte público menor”, por la siguiente locución: “y como transporte público menor”.

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

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

3. Modifícase el artículo 5 de la siguiente forma:

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

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

c) Incorpórase el siguiente inciso quinto:

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

4. Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 6:

a) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Anualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará a las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados sobre la implementación de los planes antievasión asociados a la operación del sistema establecido en el numeral i) del inciso primero del artículo 2 de la presente ley, incluyendo los

resultados obtenidos en la aplicación del plan durante el año anterior y la actualización de sus metas. Asimismo, informará sobre los estudios y definiciones tendientes a ampliar las áreas geográficas de los sistemas de transporte público beneficiados por el subsidio, así como del gasto fiscal del subsidio destinado a las distintas modalidades de transporte público subterráneo y de superficie, de corresponder.”.

b) Intercálase, como inciso tercero, el siguiente:

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

c) Agrégase un inciso final del siguiente tenor:

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

5. Modifícase el artículo 7 de la siguiente forma:

a) Reemplázase su inciso primero por el siguiente:

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

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

6. En el inciso segundo del artículo 11:

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

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

7. Modifícase el artículo 15 de la siguiente manera:

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

b) Reemplázase el inciso cuarto por el siguiente:

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

8. Agrégase, en el encabezamiento del inciso primero del artículo 17, antes de la frase “Serán causales de cesación en el cargo”, la siguiente oración: “Los miembros del Panel deberán ejercer sus

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

9. Modifícase el artículo 20 del siguiente modo:

a) Elimínase su inciso primero.

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

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

c) Elimínase el actual inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto y quinto a ser incisos segundo y tercero, respetivamente.

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

“Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar, operar y recibir en comodato los bienes muebles e inmuebles que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus

servicios complementarios, particularmente para asegurar la conectividad de las zonas aisladas del país.”.”.

10. Reemplázase el artículo 21 por el siguiente:

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

11. Incorpórase el siguiente artículo 24:

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

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

12. Modifícase el artículo tercero transitorio de la siguiente manera:

a) Reemplázase su inciso primero por el siguiente:

“Artículo Tercero Transitorio.- Autorízase hasta el año 2032 la disposición de un aporte especial para el transporte y conectividad regional por hasta \$423.000.000 miles anuales en pesos 2023, por sobre el monto señalado en el artículo 2° de la presente ley para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El mismo monto se

destinará a la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto y las demás regiones del país.”.

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

13. En el artículo cuarto transitorio:

a) Reemplázase su inciso primero por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, continuador legal del Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial, en adelante, el “Fondo”. Este Fondo se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo tercero transitorio y con los recursos establecidos en el numeral ii) del inciso primero del artículo 2, descontados los montos a que se refieren los artículos 3°, inciso primero, letra b); 4, y 5 de la presente ley.”.

b) En el numeral 1 del inciso tercero:

i. En su literal a):

i.1) Elimínase la siguiente frase: “; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley”.

i.2) Agrégase, a continuación de la frase “y eficiencia en beneficio de los usuarios”, el siguiente texto: “, junto a la infraestructura habilitante necesaria para el uso de las tecnologías incorporadas. Además, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de renovación de los taxis básicos, ejecutivos y de turismo, definidos en el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace, para prestar los servicios de transporte remunerado de pasajeros por medio de vehículos con cero emisiones, además de la infraestructura habilitante necesaria para el uso de la tecnología que se trate. Durante cuatro años contados desde la publicación de esta ley, el beneficio de renovación de vehículos antes indicado será aplicable para optar a la renovación por vehículos a combustión interna o de tecnologías híbridas.”.

i.3) Agrégase, a continuación de la oración “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.”, el siguiente texto: “El Gobierno Regional

Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región, con cargo de hasta un 5% de los recursos asignados al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, correspondiente a la Región Metropolitana, con priorización a aquellos taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo que presten servicios hacia las comunas o zonas aledañas señaladas en el literal ii) del artículo 2.”.

i.4) Sustitúyese la frase “restituir la suma percibida,”, por el siguiente texto: “restituir la suma percibida. A su vez, durante el período de cuarenta y ocho meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 88, promulgado en 2021 y publicado en 2023, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o el que lo reemplace, en los días hábiles del período establecido y en los días inhábiles, si con estos servicios se incumplen las condiciones de operación del servicio al que se encuentran adscritos. En caso que un vehículo beneficiado realice un servicio especial, el beneficiario deberá restituir un 10% de la suma percibida por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser”.

ii. Reemplázase su literal b) por el siguiente:

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

iii. Reemplázase su literal c) por el siguiente:

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

Al menos un 50% de la asignación con cargo al Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores. Para estos efectos, los Gobiernos Regionales deberán contar con el apoyo técnico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En caso de que parte del Fondo se destine a subsidios operacionales implementados en los sistemas de transporte público bajo los esquemas de regulación establecidos en la ley N° 18.696 o en servicios

regulados en el marco del artículo 5° de la presente ley, corresponde a los Gobiernos Regionales definir los servicios que podrán ser financiados con cargo a la asignación del Fondo, previa validación técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La ejecución de estos servicios deberá realizarse por medio de convenios mandatos entre el Gobierno Regional respectivo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien se constituirá como parte ejecutora a fin de asegurar la coordinación necesaria en el uso de estos recursos.

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

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

14. En el artículo octavo transitorio:

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

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

c) Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

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

incluso de forma anónima. Dicha institución también realizará inspecciones aleatorias.”.

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

16. Incorpórase el siguiente artículo decimotercero transitorio:

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

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

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

1. Reemplázase, en el inciso undécimo del artículo 3, la frase “hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión”, por la siguiente: “hasta por cinco años o hasta el término del plazo de la concesión en caso de que reste un período mayor a cinco años”.”.

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

“La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad y que sean prestados por un tercero, tales como servicios tecnológicos, su desarrollo y otros asociados a la prestación de los mismos; control de calidad, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios; y de provisión de buses para el sistema de transportes, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá contratar la prestación de los servicios complementarios en cualquier momento, lo que deberá realizarse mediante licitación pública en la que sólo podrán postular personas jurídicas. Adicionalmente, cuando no resulte posible implementar los nuevos servicios licitados de manera inmediata al término de los servicios anteriores, el Ministerio podrá contratar directamente con el proveedor vigente de servicios complementarios, siempre de forma transitoria y por el período que medie entre el término del contrato anterior y la entrada de vigencia del nuevo contrato adjudicado. Lo anterior, fundado en razones de interés público y de buen servicio por un plazo que no puede exceder de dieciocho meses, prorrogable por un año. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros o los servicios regulados en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378 podrán contratar los servicios complementarios a que se refiere este artículo de conformidad a los requisitos y condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en las bases de licitación o el acto administrativo correspondiente.”.

3. Reemplázase el artículo 3° octies por el siguiente:

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

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

información se le aplicarán las normas establecidas en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.

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

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

a) Sustitúyese la frase “refiere el literal i) del artículo 2 de la ley N° 20.378”, por la siguiente: “refieren los numerales i) y ii) del inciso primero del artículo 2° de la ley N° 20.378.”.

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

5. Modifícase el artículo 4 de la siguiente forma:

a) Reemplázase su inciso primero por el siguiente:

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

b) Incóporanse, a continuación del inciso segundo, los siguientes incisos tercero, cuarto y quinto:

“Los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios de revisión técnica podrán ser declarados “afectos a la concesión” para atender faltas de servicio en caso de cierre de plantas o de caducidad de concesiones, mientras no entren en operaciones nuevos establecimientos, cuando así lo establezcan las bases de licitación.

Cuando se ponga término a la concesión vigente por cualquier causa, los bienes declarados afectos a la concesión serán entregados para su uso a un concesionario cuya prestación de servicios autorice el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6 del decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o el que lo reemplace. Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las formas y condiciones que permitan que las transferencias de los bienes afectos y su implementación se realicen sin interrupción de los servicios de revisión técnica durante el período de transición.

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

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

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

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **6 de agosto de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta), señores Karim Bianchi, Juan Luis Castro, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe, y de los Honorables Diputados señores Juan Antonio Coloma, Juan Irrarázaval, Jaime Mulet, Hugo Rey y Jaime Sáez.

Sala de la Comisión, a 6 de agosto de 2024.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión