

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

[BOLETÍN N° 15.140-15.](#)

[Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#) no tiene / [Consulta Excma. Corte Suprema](#) no hubo / [Artículos que deban ser conocidos por la Comisión de Hacienda](#) / [Asistencia](#) / [Artículo 124 Reglamento del Senado](#) / [Discusión en Particular](#) / [Modificaciones](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de presentar su segundo informe respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”.

Cabe consignar que, luego de su aprobación en general por la Sala del Senado con fecha 2 de marzo de 2023, se fijó como plazo para presentar indicaciones los días 27 de abril y 17 de noviembre de 2023, y 16 de enero de 2024.

CONSTANCIAS

- **[Normas de quórum especial](#)**: No tiene.
- **[Consulta a la Excma. Corte Suprema](#)**: No hubo.

ARTÍCULOS QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

El artículo 1° -con excepción de su número 6 y el artículo 2° del proyecto, deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda de conformidad en virtud de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República de Chile; en el artículo 17 de la ley N°

18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.

ASISTENCIA

A una de las sesiones asistieron los Honorables Senadores señores Espinoza y Saavedra y los Honorables Diputados señora Musante y señor Irarrázaval.

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz; del Ministro (S), señor Jorge Daza; del Jefe de Gabinete del Ministro, señor Roberto Flores; del Jefe de Gabinete de la Subsecretario de Transportes, señor Óscar Sandoval; del Jefe de Asesores del Ministerio, señor Cristóbal Pineda, y de la Coordinadora Legislativa del Ministerio, señora Viviana Díaz.

Además, concurrieron el analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Raimundo Roberts, y 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 Meggy López y Teresita Fabres y señores Arturo León y Juan Pablo Letelier; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; del Honorable Senador señor Kusanovic, señores Tomás Matheson y Víctor Cárcamo; del Honorable Senador señor Espinoza, señora Zaida Lara; del Honorable Senador señor Saavedra, señor Luis Batallé; del Honorable Diputado señor Giordano, señor Camilo Santibáñez; del Comité del Partido Socialista, señor Óscar Rojas y Martina Riveros; de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señor Agustín Díaz y señora Isidora Venegas; y de la Fundación Jaime Guzmán, señora María Ignacia Navarro, y de Libertad y Desarrollo, señor Esteban Ávila.

ARTÍCULO 124 REGLAMENTO DEL SENADO

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

1.- Artículos o numerales que no fueron objeto de indicaciones ni modificaciones: Ninguno.

2.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones:

1 a; 5; 6 bis; 6 ter; 6 quáter; 6 quinquies; 6 septies; 7 bis; 10 bis; 11 b; 14 bis 1; 14 quáter 1; 19 bis; 22 a; 22 b 1; 22 c; 22 d; 22 f y 22 bis.

3.- Indicaciones aprobadas con modificaciones:

1 bis, 4 bis; 5 bis; 5 ter; 5 quáter, 16 ter y 21 ter.

4.- Indicaciones rechazadas: Ninguna.**5.- Indicaciones retiradas:** 1; 2; 3; 4; 6; 6 sexies; 7;

8; 9; 10; 11 a; 11; 12, 13; 14; 14 bis; 14 quáter; 15; 16, 16 bis; 17; 18; 19; 20; 21; 21 bis; 22 b; 22 e y 22.

6.- Indicaciones declaradas inadmisibles: 14 ter.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR¹

[Exposición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones](#), señor Juan Carlos Muñoz.

La Comisión se abocó al estudio de **56 indicaciones** presentadas al texto del proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

ARTÍCULO 1

¹ A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

29-11-23 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2023-11-29/073739.html>

13-12-23 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2023-12-13/074041.html>

20-12-24 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2023-12-20/072552.html>

03-01-24 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2024-01-03/070027.html>

17-01-24 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2024-01-16/144755.html>

24-01-24 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2024-01-23/142719.html>

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

- - -

Número, nuevo

El artículo 1 de la ley vigente, dispone crear, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Indicación N° 1 a.

1 a.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente número, nuevo:

“... Reemplázase el artículo 1 por el siguiente:

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

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, explicó que esta indicación tiene por finalidad reconocer la existencia de los subsidios en el sistema de transporte público que no están destinados solamente a las poblaciones beneficiarias. Se trata de subsidios que funcionan de manera general y permanente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos a favor de los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Van Rysselberghe y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic.

- - -

Número 1

El artículo 2 de la ley vigente, es del siguiente tenor:

“Artículo 2.- 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 de \$380.000.000 miles. Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la ley de Presupuestos, la que considerará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema. Dicha metodología será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, principalmente, uno o más de los siguientes factores de costo: Precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de América observado e índice de pasajeros por kilómetro. 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.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida que el sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, parte del subsidio correspondiente al numeral ii) y distribuido para las mismas comunas o regiones que cumplan las condiciones señaladas, podrá ser reasignado al numeral i) de este mismo artículo. Lo anterior será establecido en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

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

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3 y en los artículos 4 y 5 de la presente ley. La referida distribución se realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.”.

El numeral 1, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“1. En el inciso primero del artículo 2:

a) Intercálase a continuación del primer punto y seguido, la siguiente oración: “Este monto se incrementará en hasta \$32.000.000 miles el año 2022; el año 2023, en hasta \$186.000.000 miles adicionales al monto del año anterior; y el año 2024 en hasta \$58.000.000 miles adicionales al monto de los años anteriores.”.

b) Sustitúyese la frase “Este límite máximo se podrá” por “Estos montos se podrán”.

A este artículo 2 del numeral 1, se presentaron ocho indicaciones, signadas con los N^{os} 1, 1 bis, 2, 3, 4, 4 bis, 5 y 5 bis,

Indicación N° 1, Retirada

Fue reemplazada por la indicación N° 1 bis.

Indicación N° 1 bis

1 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para reemplazar el actual numeral 1, por el siguiente:

“... Modifícase el artículo 2 de la siguiente forma:

- En el inciso primero:

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

b) Elimínase la siguiente oración: “El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

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

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, informó que esta indicación dice relación con la vigencia permanente del subsidio.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones formales, con los votos a favor de los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Van Rysselberghe y con el voto en contra del Honorable Senador señor Kusanovic.

Letra a)

Indicación N° 2

2.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para eliminar la frase “en hasta \$32.000.000 miles el año 2022;”.

Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 3

3.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para sustituir el guarismo “186.000.000” por “218.000.000”.

Esta indicación fue retirada.

- - -

Indicación N° 4

4.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“...Incorpóranse, en el artículo 2, los siguientes inciso segundo y tercero, nuevos:

“Semestralmente el Directorio del Transporte Público Metropolitano 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 programas anti evasión y de los resultados obtenidos semestralmente, como de la actualización de las metas de ese plan.

Asimismo, informará sobre los estudios y definiciones tendientes a ampliar el perímetro del sistema de transporte público beneficiados por el subsidio, como del gasto fiscal del subsidio en las distintas modalidades de transporte público subterráneo y de superficie.”.

Se informó que el artículo 6 de esta iniciativa legal regula las obligaciones de información. En dicha norma se establece que la información se entregará anualmente, en consideración a la forma en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones recopila esos antecedentes.

Junto con lo anterior, se precisó que el Directorio de Transporte Público Metropolitano no tiene existencia legal, por lo tanto, no puede establecerse como un ente informante. En consecuencia, el sujeto informante será el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 4 bis

4 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para agregar la siguiente letra, nueva:

“... En el inciso tercero:

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

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

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, propuso precisar la redacción en el sentido de consignar “transporte público individual a los sistemas de transporte público prestados por ciclos” por “y como transporte público a los ciclos”.

El Honorable Senador señor Castro señaló que se aprobó en la Sala del Senado un proyecto de acuerdo para que S.E. el Presidente de la República presente una iniciativa legal para incorporar a los taxis como beneficiarios del subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, correspondiente al (Boletín N° S 2.477-12), el cual da cuenta del estado de necesidad de esa actividad que tiene características especiales, estando al margen de los beneficios de los subsidios del transporte público.

En este contexto, el señor Senador señaló que se percibe una marginación y discriminación de este sistema de transporte público de pasajeros.

El Honorable Senador señor Kusanovic compartió los planteamientos anteriores, haciendo presente, que, en su opinión, se produce una marginación de los taxis básicos que han disminuido su parque porque no cuentan con recursos para la renovación de sus vehículos y, además, se les exige la instalación de un taxímetro, debiendo configurarse una aplicación por parte del Ministerio.

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, aclaró que, los conductores de taxis resultaron perjudicados por la pandemia, sin embargo, el transporte que ellos realizan es esencialmente individual, y no responde a la lógica del transporte público colectivo. Añadió que, en una indicación posterior, se contempla, incorporar la operación de taxis individuales en el Fondo de Apoyo Regional, y así, a través de éste, puedan postular en igualdad de condiciones con los taxis colectivos y ser comprendidos en el proceso de chatarrización. Lo anterior, implicará la renovación de dichos vehículos, y les permitirá alcanzar la electromovilidad.

Posteriormente, **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, se refirió a la situación del transporte público menor, en relación con el proyecto de ley en discusión.

Destacó que se favorece al mencionado transporte en dos ámbitos; por un lado, en el programa de renovación se incorporan los taxis colectivos de la región Metropolitana y, en segundo lugar, en cuanto al subsidio a la operación, se incorpora la posibilidad de financiamiento de la operación para el transporte público menor en todas las regiones y en la región Metropolitana rural. Lo anterior se refleja en el siguiente cuadro:

Estructura Fondo de Apoyo Regional

Destinos habilitados para el uso del FAR (artículo cuarto transitorio)		
Ítem	Ley vigente	Modificaciones
Programas de renovación (chatarrización)	<u>Beneficiarios:</u> Todos los taxis colectivos de regiones y RM rural.	Se incorporan colectivos RM (dentro del anillo)
Subsidio a la operación	<u>Beneficiarios:</u> No existe posibilidad para que Gores financien operación de taxi colectivo menor.	Se incorpora posibilidad de financiamiento de operación para el transporte público menor en todas las regiones y RM rural.

El Honorable Senador señor Kusanovic consultó si el financiamiento en la operación se refiere a un subsidio de la tarifa.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, respondió afirmativamente

En seguida, **El Honorable Senador señor Kusanovic** manifestó que, pueden existir servicios que necesiten una regulación específica por el Estado, puesto que hay lugares en que no se necesita la presencia de transporte público menor.

Al respecto, **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, hizo presente que, ello forma parte de las preocupaciones del Ejecutivo. La realidad de las distintas regiones es muy diversa, incluso al interior de éstas. Agregó que, la decisión debe estar inserta en el gobierno regional.

- **En votación esta indicación, fue aprobada**

con modificaciones, por la unanimidad de los Honorables Senadores presentes, señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Indicación N° 5

5.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“... Agrégase, en el inciso final del artículo 2º, después del punto final, lo siguiente: “Copia del referido decreto se enviará a las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.”.”.

La Honorable Senadora señora Órdenes señaló que esta indicación es de información y estaría comprendida dentro del artículo 6.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos a favor de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic.

- - -

Número, nuevo

El artículo 5º de la ley vigente, en su inciso primero, señala que en las mismas zonas contempladas en los artículos 3º, literal b), y 4º, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; servicios de transporte público marítimo, lacustre y fluvial, prestado con naves menores destinadas exclusivamente al transporte de pasajeros, en la medida en que estos sean requeridos como un complemento al transporte público terrestre. Lo anterior será aplicable aun cuando existan servicios de transporte público marítimo, lacustre o fluvial subsidiados, tales como aquellos prestados mediante barcazas, transbordadores y similares; y otros programas que

favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito.

Su inciso segundo, propone que el programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

Su inciso tercero, indica que, para efectos de la entrega del subsidio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o entidades privadas o públicas, con o sin fines de lucro, conforme a la normativa vigente.

Su inciso final, excluye del Programa de Apoyo al Transporte Regional todas las actividades de publicidad o difusión por medios de comunicación masivos, en los términos previstos en el artículo 3 de la ley N° 19.896.

Indicación N° 5 bis

5 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente numeral, nuevo:

“... Modifícase el artículo 5 de la siguiente forma:

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

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

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (S), señor Jorge Daza, manifestó que se desarrolló una buena experiencia con los gobiernos regionales, por lo tanto, pueden efectuar una adecuada priorización en los territorios y ser más eficientes en el establecimiento de las necesidades de la población.

Agregó que esta indicación no es contraria al principio de subsidiariedad del Estado, por cuanto con el estudio que se desarrollaría por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se justificaría la necesidad de las personas sobre el ejercicio económico de un servicio.

Precisó que mediante esta indicación se pretende proteger la continuidad de los servicios y la conectividad de las personas en las zonas aisladas y rurales.

El Honorable Senador señor Kusanovic consultó si se considera en el concepto de gobiernos regionales a los consejos regionales.

La respuesta fue afirmativa y se señaló que se podría precisar en el reglamento respectivo.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

Número, nuevo

El inciso segundo del artículo 6° de la ley vigente, dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar trimestralmente a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto del estado de funcionamiento del sistema de transporte público licitado de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, en

materias tales como: caducidad, cobro de garantías, multas y modificaciones en contratos de concesión de uso de vías y de servicios complementarios, grado de cumplimiento de los contratos señalados, capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio, modificación y creación de nuevos servicios de transporte público, frecuencia y regularidad de los servicios de transporte público, porcentajes de evasión en el pago de la tarifa, reclamos de los usuarios, cumplimiento de la legislación laboral y peticiones de municipios y organizaciones ciudadanas o locales. El referido informe deberá contener todos los antecedentes que respalden la información contenida en el mismo.

Indicación N° 5 ter

5 ter.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente numeral, nuevo:

“... Reemplázase el inciso segundo del artículo 6 por el siguiente:

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

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número, nuevo

El artículo 7 de la ley vigente, señala 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 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.

Su inciso segundo, dispone que, del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a tres años, contados desde la total tramitación del acto administrativo que lo apruebe, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.

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

Indicación N° 5 quáter

5 quáter.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente numeral, nuevo:

“... Modifícase el artículo 7 de la siguiente forma:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

b) Incorpórase en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración:

“Los convenios o contratos cuya validez o duración sea inferior a tres años y que sean financiados con cargo al presupuesto del artículo 2° numeral i) de esta ley, deberán ser informados al Ministerio de Hacienda por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, explicó que la visación por parte del Ministerio de Hacienda podría retrasar los procesos, por lo tanto, por economía procedimental es preferible

que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informe al Ministerio de Hacienda.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

Número, nuevo

El artículo 15 de la ley vigente, es del siguiente tenor:

“Artículo 15.- Cada vez que el Panel proponga un determinado nivel de tarifas, deberá informarlo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que éste pueda formular sus observaciones dentro del plazo de los 10 días hábiles siguientes. Una vez recibidas estas observaciones el Panel emitirá una resolución definitiva respecto del nivel de tarifas, la cual será vinculante para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El nuevo nivel de tarifas deberá ser informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a lo menos 30 días antes de su aplicación, lo cual deberá ser sancionado por resolución del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y deberá ser implementado por el correspondiente prestador de servicios complementarios, en el plazo indicado.

Los aumentos o disminuciones de tarifas que determine el Panel deberán expresarse como un cambio porcentual de todas las tarifas adultas vigentes, para luego determinar cada tarifa individual según el múltiplo de 10 pesos más cercano. Las tarifas de los pasajes escolares y estudiantiles se determinarán según la normativa vigente.

Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas, por sobre los reajustes por variaciones de costos según se indica en la letra a) del artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% en cada mes. 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.

Sin perjuicio de las atribuciones del Panel de Expertos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá modificar la estructura tarifaria fundamentalmente, siempre que la modificación no reduzca los ingresos totales del sistema de transporte público. Asimismo, el Ministerio

también podrá realizar aumentos extraordinarios de tarifas, los que en ningún caso tendrán un límite de monto ni de fecha para su aplicación.

El Panel deberá tomar en cuenta los aumentos extraordinarios de tarifas, así como los cambios en la estructura de tarifas dictaminados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al realizar su análisis para determinar los niveles tarifarios con posterioridad a estos cambios.”

Indicación N° 6, Retirada.

Esta indicación fue reemplazada por la indicación N° 6 bis

Indicación N° 6 bis

6 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente número, nuevo:

“... Modifícase el artículo 15 de la siguiente forma:

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

b) Reemplázase el inciso cuarto por el siguiente:

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

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, manifestó que el sistema Red sólo permite pagos por medios electrónicos. En consecuencia, no es coherente mantener la norma que redondea la tarifa en un múltiplo de diez.

En relación a la letra b), de la indicación, señaló que la norma propuesta se relaciona de manera adecuada con la forma en que se concreta el ajuste tarifario.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la

Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número, nuevo

El artículo 17 de la ley vigente, es del siguiente tenor:

“Artículo 17.- Serán causales de cesación en el cargo las que se pasan a señalar:

- a) Expiración del plazo por el que fue designado.
- b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
- c) Incapacidad legal sobreviniente.
- d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad.
- e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:
 - i) Inasistencia injustificada a dos sesiones consecutivas o a cuatro sesiones en un semestre calendario. Con el acuerdo de dos miembros del Panel, un experto podrá solicitar una autorización de inasistencia por un período mayor al señalado en esta letra, en cuyo caso deberá ser reemplazado.
 - ii) No guardar la debida reserva respecto de la información recibida en el ejercicio de su cargo que no haya sido divulgada oficialmente.

Si cesare en el cargo un miembro del Panel, asumirá como titular la persona designada en conformidad al inciso final del artículo precedente, y durará en el cargo por el tiempo que falte para completar el período del reemplazado. En este caso, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones nombrará otro reemplazante, según corresponda en conformidad a los literales a) o b) del artículo anterior.

En caso de ausencia transitoria de un miembro titular, será reemplazado por quien corresponda de acuerdo a su forma de nombramiento.”

Indicación N° 6 ter

6 ter.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente número, nuevo:

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

Se explicó que esta norma establece la obligación de confidencialidad de los miembros del panel de expertos.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número, nuevo

El artículo 20 de la ley vigente, dice lo siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y Desarrollo Social, y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. Cada Plan tendrá una vigencia de cinco años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores contenidas en los PMITP. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de transbordo con o sin zonas pagas, paraderos, terminales, señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la

operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco de cada plan, podrá encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de obras contenidas en él, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley N° 18.091.

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

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

Indicación N° 6 quáter

6 quáter.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente número, nuevo:

“... Modifícase el artículo 20 de la siguiente forma:

a) Elimínase el inciso primero.

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

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

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

c) Elimínase el inciso tercero, que ha pasado a ser segundo.

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

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

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, explicó que esta indicación propone entregar algunas facultades al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para hacer más eficiente su trabajo y actuar de manera más oportuna en la construcción de algunas obras asociadas a los proyectos de infraestructura y transporte, pudiendo incidir en mayor eficiencia en la ejecución de los presupuestos del Ministerio.

Precisó que, en su letra b), cuando se enumeran las obras que comprenderán las obras públicas mayores, se incluyen únicamente a obras asociadas o habilitantes de proyectos de transporte. Así, por ejemplo, las facultades para realizar obras de agua potable y alcantarillado, sólo deben tratarse de obras tales que, en casos como la construcción de corredores, se necesiten modificar y así, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no deba esperar la ejecución de convenios con otros órganos, sino que pueda encargarlos por sí mismo.

La Honorable Senadora señora Órdenes remarcó que, no todas las obras mencionadas precedentemente corresponden a la competencia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, lo que generaría un gasto contrario al espíritu de la ley, que persigue el fortalecimiento del transporte público regional.

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, enfatizó que, todas ellas, se refieren a obras complementarias del transporte, por lo tanto, no se requerirá permiso de otro Ministerio para poder ejecutarlas.

El Jefe de Asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Cristóbal Pineda, aseguró que, el espíritu de la ley no busca destinar recursos a proyectos que no digan relación con transporte. Por lo tanto, la atribución que se incorpora, es para hacer más efectivo el gasto y de esa manera se puedan llevar a cabo proyectos más integrales, instancia en la que deben actuar las metodologías de acción social, que permiten priorizar los proyectos.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

Número, nuevo

El artículo 21 de la ley vigente, dispone que en el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores, aquellas acciones a que se refieren los incisos segundo y cuarto del artículo 20 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.

Indicación Nº 6 quinquies

6 quinquies.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente número, nuevo:

“... Reemplázase el artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un plan maestro al que refiere la letra a) del artículo 104 quinquies de la ley Nº 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.”.”.

Se explicó que la eliminación del primer inciso del artículo anterior y el reemplazo a los planes maestro de infraestructura de transporte, se debe a una derogación sistemática, puesto que la nueva ley de gobiernos regionales prescribe que los planes maestros los establecen aquéllos. De este modo, no corresponde la aprobación por parte del intendente regional.

La modificación del artículo 21 se fundamenta en la misma razón, es decir, una remisión a la regulación de los planes de transporte de la ley de gobiernos regionales.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número, nuevo

Indicación N° 6 sexies

Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 6 septies.

6 septies.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar el siguiente número, nuevo:

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

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que esta norma permitirá al Ministerio realizar planes pilotos que son por tiempo limitado.

El espíritu es que el plan piloto se renueve sólo si es exitoso y requiera más tiempo. Asimismo, se establecen dos objetivos; probar nuevas tecnologías y extensiones geográficas del sistema de transporte.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe.

- - -

Número 3

El artículo tercero transitorio de la ley vigente, es del siguiente tenor:

“Artículo tercero transitorio.- Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta \$360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2º. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del aporte especial y del aporte especial adicional, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial correspondientes a la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3 de esta ley, sin más trámite o requisito que la aprobación de las transferencias correspondientes. Con todo, podrá aplicarse a este aporte y al subsidio establecido en el literal i) del artículo 2 lo dispuesto en el inciso final del artículo 3 de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundamentalmente hasta por un máximo de 10%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región

Metropolitana, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14 de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año, y tendrá carácter público.

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

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

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

El texto del numeral 3, aprobado en general por el Honorable Senado, sustituye el guarismo “2022” por “2024” en ambas ocasiones en que se menciona.

A este numeral, se presentaron seis indicaciones, signadas con los N^{os} 7, 7 bis, 8, 9, 10 y 10 bis.

Indicación N° 7, Retirada.

Esta indicación fue reemplazada por la indicación N° 7 bis

Indicación N° 7 bis

7 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para reemplazar el numeral 3, por el siguiente:

“... Reemplázase el inciso primero, del artículo tercero transitorio, por el siguiente:

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

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Indicación N° 8

8.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para sustituir el guarismo “2024” por “2030”.

- Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 9

9.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente modificación, nueva, en el artículo tercero transitorio:

“.....Agrégase, en el inciso primero del artículo tercero transitorio, a continuación de la palabra “transporte”, la primera vez que aparece, la frase “público regional mayor y menor”.”.

- Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 10

10.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente modificación:

“... Elimínase, en el inciso primero del artículo tercero transitorio, la frase “, conectividad y desarrollo regional,”.”.

- Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 10 bis

10 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para agregar la siguiente modificación:

“... En el inciso cuarto, eliminase la palabra “adicional”.

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, explicó que esta indicación está comprendida en la indicación aprobada precedentemente, que incluye el aporte especial.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número 4

El artículo cuarto transitorio de la ley vigente,
es del siguiente tenor:

“Artículo cuarto transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3, letra b), 4 y 5.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y las de los gobiernos regionales; y la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

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.

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 o la modernización de la gestión de los sistemas.

c) Cualquier otro proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con la demás normativa aplicable al respecto.

2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el evento que existan recursos remanentes en el Fondo hasta dos años después del término de los aportes especiales, serán traspasados a la Partida Tesoro Público.”

El numeral 4, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“4. En el artículo cuarto transitorio:

a) Intercálase en el inciso primero, entre la palabra “conectividad” y la expresión “y desarrollo regional”, lo siguiente: “, conectividad digital”.

b) En el inciso tercero, numeral 1:

i. En su literal a):

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

- Sustitúyese la coma que sigue a la expresión “suma percibida”, por un punto y seguido e intercálase a continuación la siguiente oración: “A su vez, durante el periodo de 48 meses antes señalado, los vehículos beneficiados no podrán realizar los servicios especiales definidos en el decreto supremo N° 237 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1992 o el que lo reemplace, 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 concepto del beneficio percibido por cada servicio especial realizado. La suma a restituir por cada incumplimiento señalado en este artículo deberá ser.”.

ii. Agrégase en el literal b), a continuación del punto y aparte, que ha pasado a ser un punto y coma, la siguiente frase: “o, 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. Un decreto expedido por el Ministerio de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo.”.

iii. Agrégase el siguiente párrafo segundo, nuevo, pasando el actual párrafo segundo a ser tercero:

“Al menos un 20% del Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b) anteriores.”.

A este numeral, se presentaron quince indicaciones, signadas con los N^{os} 11 a, 11 b, 11, 12, 13, 14, 14 bis, 14 ter, 14 quáter, 15, 16, 16 bis, 16 ter, 17 y 18.

- - -

Indicación N° 11 a.

- **Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 11 b.**

Indicación N° 11 b

11 b.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“... Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que esta indicación modifica el nombre del Fondo de Apoyo Regional por Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, explicitando los destinos de los recursos tales como; transporte público mayor, colectivo mayor, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre. No se incluye la conectividad digital.

La Honorable Senadora señora Órdenes manifestó que a este fondo se le endosaban proyectos de naturaleza distinta y con un propósito diferente a mejorar el transporte público regional.

Añadió que, en la región Metropolitana todos los recursos se destinan para el transporte público y no se desvían los recursos a otros tipos de proyectos.

Finalmente, solicitó dejar constancia para la historia de la ley, que en el nuevo nombre de “Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional”, la palabra “conectividad” no se transforme en un concepto para confusiones en el propósito del fondo.

El jefe de asesores del Ministerio de

Transportes y Telecomunicaciones, señor Cristóbal Pineda, precisó que el término “conectividad” es amplio y la conectividad regional se entiende en términos de transporte de pasajeros y de carga, principalmente cuando se trata de zonas aisladas en las cuales la accesibilidad de las personas y de los bienes no es buena y el Estado concurre con subsidios a los distintos servicios de transporte.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe.

Indicación N° 11

11.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“... Reemplázase, en el inciso primero del artículo cuarto transitorio, la frase “Fondo de Apoyo Regional” por “Fondo de Apoyo al Transporte Público Regional”.”.

- Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 12

12.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“... Agrégase, en el inciso primero del artículo cuarto transitorio, a continuación de la palabra “transporte”, la siguiente frase: “público regional mayor y menor”.”.

- Esta indicación fue retirada.

Letra a)

Indicación N° 13

13.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para reemplazarla por la siguiente:

“a) Elimínase, en el inciso primero, la frase “, conectividad y desarrollo regional”.

- Esta indicación fue retirada.

Letra b)

i) Ordinal i

Indicaciones N°s 14 y 14 bis

Estas indicaciones fueron retiradas y reemplazadas por la indicación N° 14 bis 1.

Indicación N° 14 bis 1

14 bis 1.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para modificar la letra b), ordinal i), del artículo 4° transitorio, lo siguiente:

- Agrégase una segunda viñeta, nueva, del siguiente tenor:

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

- Agrégase una tercera viñeta, nueva, a continuación de la agregada precedentemente, del siguiente tenor:

“- Agrégase, a continuación de la frase “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.”, la siguiente oración: “El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de

modernización del transporte antes indicado en toda la región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.”.”.

- Reemplázase la segunda viñeta, que ha pasado a ser cuarta, por la siguiente:

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que la letra b) contiene una serie de indicaciones.

La indicación contenida en el románico i) del literal b), recoge una solicitud de los gremios.

Se integra en la letra a), la regulación del Fondo de Apoyo Regional que se refiere a los programas de renovación y busca permitir que los servicios de taxis colectivos también puedan optar al financiamiento de la infraestructura asociada a electromovilidad, es decir, que puedan recibir apoyo para financiar cargadores eléctricos. También se pretender permitir que los taxis básicos puedan optar a programas de renovación de vehículos cero (0) emisión, que en la actualidad corresponde a electromovilidad y en el futuro puede ser hidrógeno verde.

Mediante esta norma se incorpora la infraestructura asociada, es decir, se considera la posibilidad que este tipo de servicios puedan sumarse cuanto antes, o en la medida en que los gobiernos regionales lo vayan definiendo, a vehículos eléctricos, que es parte del proceso que el país debe realizar.

Precisó que, esta norma deriva de un acuerdo con la mesa técnica.

Asimismo, se incluye la facultad a la región Metropolitana para financiar programas de renovación de vehículos dentro de

la zona que conforma la Red Metropolitana para lograr un grado de renovación de flota.

En la misma indicación, se establece una referencia a un reglamento publicado a comienzos del año 2023, y se establece que la sanción de incumplimiento de la obligación de utilizar el vehículo renovado en transporte público sea un 10% de la suma percibida reajustada.

Prosiguió señalando que esta indicación repone la norma que permite que los ciclos también podrán ser objeto de financiamiento del Fondo de Apoyo Regional siempre que obedezca a criterios de eficiencia en el uso de recursos.

Lo anterior obedece al esfuerzo que se está haciendo para reconocer que existen distintas zonas geográficas en que algunas van a privilegiar ciertos modos de transporte, por lo tanto, la ley es flexible.

Durante la discusión de esta indicación, el **Honorable Senador señor Bianchi** anunció su abstención, haciendo presente que la norma propuesta no satisface las expectativas que los taxistas manifestaron en la mesa destinada a lograr acuerdos en esta materia.

Por su parte, el **Honorable Senador señor Castro** pidió consignar su abstención respecto de esta norma, toda vez que es contrario a que el Ejecutivo la haya acotado a la electromovilidad.

A su vez, el **Honorable Senador señor Kusanovic** compartió los planteamientos anteriores y anunció su voto en contra.

En una sesión posterior, se reabrió el debate sobre esta indicación.

En la oportunidad, el **Honorable Senador señor Castro** solicitó que el Ejecutivo precise algunas enmiendas que reglamentariamente podrían ayudar a clarificar la norma respecto de los taxis.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que esta indicación tiene por finalidad abrir un espacio para los taxis, considerando que se trata de una ley de subsidio al transporte público y a los modos de transporte que logran ocupar el espacio vial de manera más eficiente, con menos externalidades.

Mediante la indicación en discusión, se propone reconocer a los taxis colectivos como parte del transporte público y la posibilidad de poder optar a recursos para subsidio operacional y el acceso a fondos para la renovación de flota en materia de electromovilidad.

Para los para los taxis básicos, existirá la posibilidad de optar a ese financiamiento que permitiría contribuir a las metas de descarbonización del país. El país tiene que avanzar hacia una flota 0 emisiones.

Añadió que la indicación es explícita en orden a apoyar a los taxis para que puedan aportar en una dirección de mayor modernidad, que se conjuga con algunas facultades establecidas en la ley N° 21.553, que permitirán a los taxis acceder a vehículos de motor de 1.450 centímetros cúbicos a través de modificaciones al decreto supremo número 212.

El Honorable Senador señor Castro fundamentó su voto favorable señalando que, junto a otros parlamentarios han sostenido la necesaria reivindicación para que los taxis también puedan acceder a nuevas y mejores condiciones, que les permitan acceder a la renovación, considerando la electromovilidad como un futuro cercano.

Asimismo, el señor Senador valoró la modificación del decreto supremo número 212, anunciada por el Ministro para otorgar una perspectiva que permitirá renovar a futuro los vehículos con otras exigencias relativas a la capacidad de los motores.

En consecuencia, anunció su voto a favor de esta indicación, haciendo presente que nunca se debe perder la alianza entre el mundo del transporte individual, como son los taxis, considerando la perspectiva de que la sociabilización de cada una de medidas debe estar inserta en un escenario real de usuarios y de conductores.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe.

- - -

Indicación N° 14 ter

14 ter.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para modificar el artículo 4° transitorio, letra b), ordinal i), en el siguiente sentido:

“- Agrégase a continuación de la oración “Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente”, lo siguiente: “El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar, en toda la región, a los programas de modernización, destinar recursos para gastos asociados a la operación o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación y el desarrollo de la electromovilidad, del transporte de taxis colectivos del área rural y urbana de la Región Metropolitana, con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.”.

Esta indicación, fue declarada inadmisibile por **el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Van Rysselberghe** por corresponder a materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, de acuerdo al artículo 65 de nuestra Carta Fundamental.

- - -

Indicación N° 14 quáter

- Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 14 quáter 1.

14 quáter 1.-De Su Excelencia el Presidente de la República, para modificar la letra b), ordinal ii), del artículo 4° transitorio, la siguiente:

ii) Reemplázase el literal b) por el siguiente:

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

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la

Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe.

- - -

Ordinal nuevo

Indicación N° 15

15.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar el siguiente ordinal iii, nuevo:

“iii. Elimínase la letra c).”.

- Esta indicación fue retirada.

- - -

Ordinal iii

Indicación N° 16

Esta indicación fue retirada.

Indicación N° 16 bis

Esta indicación fue reemplazada por la indicación N° 16 ter.

Indicación N° 16 ter

16 ter.- De su Excelencia el Presidente de la República, para modificar la letra c), ordinal iii), del artículo 4° transitorio, por el siguiente:

“iii) Reemplázase el literal c) por el siguiente:

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

iv) Agrégase en el literal c), un párrafo segundo, nuevo:

“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.”.

v) Agrégase, en el literal c), un párrafo tercero, nuevo:

“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.”.

vi) Agrégase, en el literal c), un párrafo cuarto, nuevo:

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que la proposición del Ejecutivo es eliminar la letra c), en relación a los proyectos que se pueden financiar con recursos del Fondo de Apoyo Regional.

Actualmente, con cargo al FAR se pueden financiar cualquier proyecto de interés regional y los fondos cuyo espíritu es destinarlos al transporte público terminan en otros propósitos, por lo tanto, la indicación propone limitar el uso del Fondo de Apoyo Regional para proyectos de inversión que constituyan infraestructura habilitante para el servicio de transporte o para la conectividad de zonas aisladas.

Se eliminó la referencia a la conectividad digital como destino habilitado para la inversión del Fondo de Apoyo Regional.

Asimismo, se elevó el porcentaje de inversión de 30 a 50% para que el FAR se destine a proyectos de transporte, tal como se reguló en una glosa de la Ley de Presupuestos para el año 2024. El nuevo porcentaje es el mínimo que deben destinar los gobiernos regionales, para proyectos de renovación y para proyectos de infraestructura y subsidio operacional.

Los gobiernos regionales deberán contar con apoyo técnico del Ministerio y tratándose del subsidio operacional, los gobiernos regionales deberán ejecutarlo con la validación técnica del Ministerio, exigencia que es importante para que la autoridad pueda seguir velando porque los recursos se utilicen de la mejor manera posible. Al mismo tiempo, el Ministerio puede ser órgano ejecutor de los subsidios puesto que cuentan con la experiencia técnica para la ejecución de esa clase de subsidios.

Además, se establece una función fiscalizadora de ambas ramas del Congreso Nacional y ordena la forma en que los gobiernos regionales deberán informar el uso del FAR por medio de la dictación de un reglamento.

El Honorable Diputado señor Irrázaval pidió dejar constancia para la historia de la ley, que la renovación para los colectivos y para el transporte mayor en que se incluyen las micros rurales, que son distintas a las del sistema Red, por eso se debe establecer la distinción en el sentido de que estos fondos son para renovar el transporte mayor en zonas rurales de la región Metropolitana donde no llega el sistema Red.

La Honorable Senadora señora Órdenes expresó su valoración por la homologación con los acuerdos alcanzados durante la tramitación de la Ley de Presupuestos para el año 2024, en la cual se explicita que el 50% del Fondo se debe destinar a los proyectos que el nuevo Fondo establece.

Luego, señaló que, la letra c), indica que cualquier otro proyecto de inversión distinto a los señalados anteriormente deberán

constituir infraestructura habilitante para la implementación de servicios de transporte público o para la conectividad de zonas aisladas. En su opinión, no se consideran las rampas porque en ese caso, la totalidad del Fondo se invertiría en una sola rampa, que son obras que corresponden al Ministerio de Obras Públicas.

En las zonas aisladas, las barcazas son inversiones de otra naturaleza.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi y Van Rysselberghe.

Letra nueva

Indicación N° 17

17.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“...) Agrégase el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“Al menos un 50% del Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos en las letras a) y b) anteriores.”.

- Esta indicación fue retirada.

Letra nueva

Indicación N° 18

18.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar la siguiente letra, nueva:

“...) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“Con cargo al Fondo se podrán financiar, en las distintas regiones, programas de apoyo para que el transporte público mayor

y menor sea íntegramente ejecutado a través de medios de transporte que usen energías limpias o electromovilidad.”.”.

- Esta indicación fue retirada.

- - -

Número 6

El artículo décimo transitorio de la ley vigente, señala que sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de esta ley, hasta el año 2022, el Panel de Expertos a que hace referencia dicho artículo deberá determinar, para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del aporte especial y el subsidio permanente señalados en los artículos Tercero Transitorio y 2° de esta ley.

El texto aprobado en general por el Honorable Senado, sustituye el guarismo “2022” por “2024”.

A este numeral 6, se presentaron tres indicaciones, signadas con los N°s 19, 19 bis y 20.

Indicación N° 19, Retirada.

Indicación N° 19 bis

19 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para reemplazar el numeral 6, por el siguiente:

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

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Indicación N° 20

20.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para sustituir el guarismo “2024” por “2030”.

- Esta indicación fue retirada.

- - -

Número nuevo

Indicación N° 21

21.- De los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste y señores De Urresti y Flores, para incorporar el siguiente número, nuevo:

“... Agrégase la siguiente disposición decimotercera transitoria, nueva:

“Artículo Decimotercero Transitorio.- En cada región del país se constituirá un Directorio Regional del Transporte Público. Esta instancia velará por el diseño, la coordinación entre los distintos tipos de transporte público asegurando la mayor calidad de servicio a los usuarios de las distintas modalidades de transporte público en la región.

Este Directorio estará dirigido por una instancia superior integrada por un representante calificado del Gobierno Regional, un representante de las Universidades acreditadas de la región, por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y un profesional calificado del sector transporte designado por el Presidente de la República.”.

- Esta indicación fue retirada.

- - -

Número, nuevo

Indicación N° 21 bis

Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 21 ter

21 ter.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar número nuevo, del siguiente tenor:

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

“Artículo Decimotercero Transitorio.- En las regiones en que se implemente cualquier esquema de regulación de aquellos establecidos en la ley N° 18.696, con excepción de la Región Metropolitana de Santiago, el Gobierno Regional que corresponda constituirá un Comité Regional del Transporte Público. Esta instancia velará por el adecuado

diseño urbano y coordinación entre los distintos tipos de transporte público a fin de asegurar la mayor calidad de servicio a los usuarios de las distintas modalidades de transporte público en la región, junto con perseguir un desarrollo territorial orientado a la movilidad sostenible.

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

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi y Van Rysselberghe.

ARTÍCULO 2

Introduce modificaciones en la ley N° 18.696, que modifica el artículo 6 de la ley N° 18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

Número 1

El inciso noveno del artículo 3 de la ley vigente, señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá designar un administrador provisional en los casos previstos en las letras b), c), d), y e) del artículo 3 decies, de entre las personas que estén inscritas en el registro público de administradores provisionales que al efecto llevará dicho Ministerio. El administrador tendrá las facultades necesarias para velar por el cumplimiento del contrato de concesión y, especialmente, aquellas correspondientes al giro ordinario de la empresa cuya concesión haya concluido o se le haya puesto término por los casos antes indicados, que la ley y el estatuto señalan para el directorio o quien haga sus veces y al gerente. El administrador provisional responderá hasta de la culpa levísima en el ejercicio de sus funciones. Sin perjuicio de lo anterior, la persona a la cual se le ha caducado su concesión por las causales establecidas en las bases de licitación quedará inhabilitada para presentarse nuevamente, por sí o por interpósita persona, sea ésta natural o jurídica, en procesos de

licitación de concesiones de uso de vías y servicios complementarios reguladas por esta ley hasta por el plazo de cinco años contado desde que quede ejecutoriado el acto administrativo que dispuso la caducidad de la concesión.

El numeral 1, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“1. Intercálase en el inciso noveno del artículo 3, entre la coma que sigue a la expresión “decies” y la preposición “de”, la siguiente frase: “así como en los casos de cancelaciones o caducidad de los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados en el marco de los artículos 3 literal b) y de servicios ejecutados en el marco del artículo 5° de la ley N° 20.378,”.

Indicación N° 22 a.

22 a.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para reemplazar el numeral 1, por el siguiente:

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que esta indicación propone aumentar el plazo de la concesión, cuando la operación de los servicios licitados, han sido cancelados anticipadamente.

- En votación la indicación fue, aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, y Van Rysselberghe.

- - -

Número, nuevo

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

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

Indicación N° 22 b.

- Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 22 b 1.

Indicación N° 22 b 1

22 b 1.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar un nuevo numeral:

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

“La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad y que sean prestados por un tercero, tales como servicios tecnológicos, su desarrollo y otros asociados a la prestación de los mismos; control de calidad, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios; y de provisión de buses para el sistema de transportes, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá contratar la prestación de los servicios complementarios en cualquier momento, lo que deberá realizarse mediante licitación pública en la que sólo podrán postular personas jurídicas. Adicionalmente, cuando no resulte posible implementar los nuevos servicios licitados de manera inmediata al término de los servicios anteriores, el Ministerio podrá contratar directamente con el proveedor vigente de servicios complementarios, siempre de forma transitoria y por el periodo que medie entre el término del contrato anterior y la entrada de vigencia del nuevo

contrato adjudicado. Lo anterior, fundado en razones de interés público y de buen servicio por un plazo que no puede exceder de dieciocho meses, extensible a un año adicional. Por su parte, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros o los servicios regulados en el marco del artículo 5 de la ley N° 20.378 podrán contratar los servicios complementarios a que se refiere este artículo de conformidad a los requisitos y condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en las bases de licitación o el acto administrativo correspondiente.”.”.

El jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Cristóbal Pineda, informó que esta indicación propone extender los servicios complementarios, para que el Ministerio pueda contratar servicios de control de calidad, que son muy importantes para los sistemas de transporte público, con lo cual se pueden incorporar indicadores de servicios que no se pueden medir, porque la ley no permite al Ministerio contratar ese tipo de servicio.

Luego, explicó que esos servicios sólo podrán otorgarse por medio de personas jurídicas, porque se entrega mayor certeza y siempre se deberán adjudicar mediante licitación pública.

En relación a los procesos de licitación, señaló que cuando se termina un contrato y sea necesario prorrogarlo para enlazarlo con un nuevo contrato del servicio complementario, se podrá realizar un trato directo con el proveedor vigente por un plazo de dieciocho meses y puede prorrogarse por otro año.

Además, extiende la posibilidad de que los contratos de servicio regional también puedan incluir servicios complementarios, a través de los mismos operadores. Puede suceder que los mismos operadores tengan los sistemas de recaudo.

La asesora legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Viviana Díaz, acotó que la diferencia con la indicación original dice relación con la extensión en el intercontrato, originalmente era de tres años, sin embargo, en la mesa técnica se acordó establecer un plazo de dieciocho meses renovable por un año en caso de emergencia.

Agregó que originalmente la ley establecía que estos contratos podían ser licitados y se modificó por un proceso obligatorio.

El Honorable Diputado señor Irrázaval manifestó que, el artículo en estudio se refiere a los principios del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, haciendo presente que los

recursos que se otorgarán mediante esta iniciativa legal representan un porcentaje importante de los recursos de la nación a más de una década de plazo, por lo que sugirió establecer tres principios:

- 1.- Transparencia.
- 2.- Eficiencia del gasto
- 3.- Equidad en la distribución de los recursos, en particular de los subsidios.

Respecto de este último explicó que, el sistema Red recibe un 66% del subsidio, versus el sistema de transporte rural que, prácticamente no tiene subsidio, sin embargo, los aportes estatales que recibe podrían equipararse al 4%. Agregó que, las realidades en Chile son muy distintas, sin embargo, se debe apuntar a que no existan regiones que se lleven todo el subsidio del transporte público, y otras que no reciban nada.

En su opinión, todas las regiones deben tener acceso a subsidio.

El Jefe de Asesores del Ministerio, señor Cristóbal Pineda, expresó que, los principios mencionados precedentemente son compartidos por el Ministerio, sin embargo, no se incorporaron en esta instancia, pudiendo existir otras oportunidades para hacerlo.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores, señora Órdenes y señores Bianchi, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número, nuevo

El artículo 3 octies, de la ley vigente, es del siguiente tenor:

“Artículo 3 octies.- Supervigilancia, control e información. Los concesionarios 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.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá requerir a los concesionarios la información sobre la relación entre su activo y pasivo circulante, y entre su patrimonio y deudas totales, con una periodicidad no inferior a un mes.

Los concesionarios deberán informar los hechos esenciales relacionados con la administración y funcionamiento de la concesión conforme lo establezcan las bases.

Los concesionarios deberán informar mensualmente el pago de remuneraciones y estado del cumplimiento de las obligaciones de seguridad social que a éstos correspondan, respecto de sus trabajadores. Lo anterior deberá ser acreditado mediante los certificados, comprobantes y declaraciones juradas que establezcan las respectivas bases de licitación.

El no acatamiento por parte de los concesionarios de las obligaciones de información en los plazos establecidos para el efecto en la ley, el reglamento o las bases de licitación, podrá ser sancionado con una multa de hasta 200 UTM por cada vez que se verifique y por cada día de atraso, conforme lo establezcan las bases de licitación.

Las multas a que se refiere el inciso anterior serán a beneficio fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer en las bases respectivas otros mecanismos de cobro y recaudación de las multas.

La aplicación de las multas que se imponga a los concesionarios deberá someterse a lo dispuesto en el artículo 10 de la ley N° 20.378. Su reclamación administrativa se sujetará a lo establecido en el artículo 59 de la ley N° 19.880.”.

Indicación N° 22 c.

22 c.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar un numeral, nuevo:

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

“Artículo 3 octies.- Supervigilancia, control e información. Los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados al amparo del artículo 3° de la ley N° 18.696 y aquellos que reciban subsidios en el marco del artículo 5° de

la ley N° 20.378 quedarán sujetos a la supervigilancia y control del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tales efectos, conforme a lo establecido en las bases de licitación, éste podrá pedir informes e inspeccionar las instalaciones y vehículos que comprende el servicio, revisar y exigir información contable debidamente auditada y, en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de sus obligaciones.

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que, la indicación precisa una facultad del Ministerio para solicitar información financiera de las empresas, que en ocasiones ha sido objetado por los operadores. Agregó que, se ha avanzado en materia de regulación en regiones, por lo tanto, la indicación detalla que, dicha facultad también se ejercerá en las regiones.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

Número 2

El inciso primero del artículo 3 nonies, de la ley vigente señala que de los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente. Los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados en el marco de una concesión de uso de vías

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

El numeral 2, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“2. En el inciso primero del artículo 3 nonies:

a) Sustitúyese la frase “refiere el literal i) del artículo 2 de la ley N° 20.378”, por la frase “refieren los literales i) y ii) del artículo 2 de la ley N° 20.378; así como por aquellos bienes que sean necesarios para la operación de servicios de transporte público de pasajeros y su carga regulados en el marco del Programa de Apoyo Regional establecido en el artículo 5 de la ley N° 20.378”.

b) Elimínase la oración “o en las demás en que el sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, en caso que así se establezca en las bases de la licitación o en los respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos”.

- - -

Número, nuevo

Indicación N° 22 d.

22 d.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar un numeral, nuevo, del siguiente tenor:

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

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

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

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que, el artículo regula los bienes afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente. Es decir, aquellos bienes necesarios para la operación de los servicios. Por lo tanto, indicó que, aun cuando, un operador deje de ser el concesionario, los bienes puedan pasar a quien continúe prestando el servicio.

En ese orden de ideas, aseveró que, la indicación busca ampliarlo a procesos licitatorios en regiones.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

Número, nuevo

El inciso primero del artículo 4 de la ley vigente, propone que 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 cancelación. Las concesiones respectivas deberán otorgarse mediante licitación pública, al

oferente que ofrezca el menor precio por los servicios para la tecnología y calidad técnica especificada en las bases de licitación.

Indicación N° 22 e.

- Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 22 f.

Indicación N° 22 f

22 f.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para incorporar un numeral, nuevo, del siguiente tenor:

“4) Para modificar el artículo 4 de la siguiente manera:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

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

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

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

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

El Jefe de Asesores del Ministerio, señor Cristóbal Pineda, acotó que, en la actualidad, las licitaciones de las plantas de revisión técnica, se adjudican sólo en base al mejor precio, y esta indicación propone a quien presente la propuesta más ventajosa, desde el punto de vista técnico.

Agregó que, la segunda parte de la indicación, dice relación con replicar el modelo de bienes afectos para la concesión, tal como sucede en el sistema red. Señaló que, en las regiones de Atacama, Maule, Ñuble y La Araucanía se han tenido que caducar concesiones de plantas de revisión técnica por algún tipo de infracción grave, y luego de ello, se puede iniciar un nuevo proceso de licitación, por lo tanto, se produce un intervalo de tiempo en el que la ciudadanía no puede recurrir a las mencionadas plantas. Por lo tanto, se propone que, en caso de caducidad de la concesión, se entregue a otro operador con los mismos equipos e instalaciones, sin que se ocasione un perjuicio a la ciudadanía.

El Honorable Senador señor Bianchi hizo referencia a la situación que ocurre en la comuna de Porvenir, lugar donde no existe una planta de revisión técnica estable, lo que provoca que, muchos vehículos carezcan del certificado actualizado. Producto de lo anterior, sostuvo que, debe considerarse dicha situación, especialmente lo que dice relación con los vehículos de emergencia que operan en las regiones y en las comunas aisladas.

El Jefe de Asesores del Ministerio, señor Cristóbal Pineda, remarcó que, los concesionarios tienen la obligación de trasladar la planta móvil a lugares remotos, porque ello está dentro de las obligaciones de la concesión.

Destacó que, en ocasiones en que se han cerrado

plantas de revisión técnica, se ha extendido la validez del certificado correspondiente.

La Honorable Senadora señora Órdenes consultó la razón de la incorporación de la indicación en el proyecto de ley en discusión.

La coordinadora legislativa del Ministerio, señora Viviana Díaz, explicó que, ello obedece a la circunstancia que dicha materia se encuentra regulada por la ley N° 18.696, que se modifica por la iniciativa en estudio.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi Castro González; Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

ARTÍCULO 3

El artículo 73 de la ley N° 21.405, otorga reajuste de remuneraciones a los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica y modifica diversos cuerpos legales, es del siguiente tenor:

“Artículo 73.- En el caso del Programa Especial de renovación de buses, taxibuses, minibuses y trolebuses, previsto en el literal a) del numeral 1) del inciso tercero del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, se requerirá que los vehículos beneficiados con dicho programa se hayan encontrado operativos para el transporte público remunerado de pasajeros en alguna oportunidad entre el día 5 de septiembre de 2006 y 5 de septiembre de 2012.

Los vehículos beneficiados con el Programa Especial no podrán realizar servicios especiales en días hábiles. En el caso de incumplimiento, el beneficiario deberá restituir, en cada caso, un 2% de la suma percibida, en los plazos, montos y forma establecido en la frase final del literal a) del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378.”

El artículo 3, aprobado en general por el Honorable Senado, lo deroga.

Indicación N° 22, Retirada.

Esta indicación fue retirada y reemplazada por la indicación N° 22 bis.

22 bis.- De Su Excelencia el Presidente de la República, para suprimirlo.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

MODIFICACIONES

En conformidad con los acuerdos adoptados precedentemente, la Comisión tiene el honor de proponer las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado:

ARTÍCULO 1

- Ha incorporado el siguiente número 1, nuevo:

“1. Reemplázase el artículo 1, por el siguiente:

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

(Indicación N° 1 a. Aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Van Rysselberghe y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic. 2x1).

Número 1

- Ha pasado a ser N° 2, sustituido por el siguiente:

2. Modifícase el artículo 2 de la siguiente forma:

- En el inciso primero:

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

b) Elimínase la siguiente oración: “El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

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

(Indicación N° 1 bis. Aprobada con modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Van Rysselberghe y con el voto en contra del Honorable Senador señor Kusanovic. 2x1).

- En el inciso tercero:

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

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

(Indicación N° 4 bis. Aprobada con modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

- Agrega una letra c), nueva

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

(Indicación N° 5. Aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic. 3x1).

**Número 3, nuevo
Artículo 5°**

3. Modifícase el el artículo 5 de la siguiente forma:

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

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

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

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

(Indicación N° 5 bis. Aprobada con modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

**Número 4, nuevo
Artículo 6**

4. Reemplázase el inciso segundo del artículo 6, por el siguiente:

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

(Indicación N° 5 ter. Aprobada con modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

**Número 5, nuevo
Artículo 7**

5. Modifícase el artículo 7 de la siguiente forma:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

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

(Indicación N° 5 quáter. Aprobada con modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

Número 2

- Ha pasado a ser número 6, sin enmiendas.

Número 7, nuevo Artículo 15

“7. Modifícase el artículo 15 de la siguiente forma:

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

b) Reemplázase el inciso cuarto por el siguiente:

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

(Indicación N° 6 bis. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

Número 8, nuevo Artículo 17

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

(Indicación N° 6 ter. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

**Número 9, nuevo
Artículo 20**

“9. Modifícase el artículo 20 de la siguiente forma:

a) Elimínase el inciso primero.

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

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

c) Elimínase el inciso tercero, que pasó a ser segundo.

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

“Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar, operar y recibir en comodato los bienes muebles e inmuebles que se requiera para la

prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios, particularmente para asegurar la conectividad de las zonas aisladas del país.”.”.

(Indicación N° 6 quáter. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

**Número 10, nuevo
Artículo 21**

“10. Reemplázase el artículo 21 por el siguiente:

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

(Indicación N° 6 quáter. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

Número 11, nuevo

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

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

de los fundamentos que justifican su renovación. Los programas piloto serán ejecutados por las empresas de transporte que defina el Ministerio mediante los instrumentos pertinentes.

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

(Indicación N° 6 septies. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi Castro y Van Rysselberghe. 4x0)

Número 3

- Ha pasado a ser número 12, sustituido por el siguiente:

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

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

(Indicación N° 7 bis. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 5x0)

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

(Indicación N° 10 bis. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 5x0)

Número 4

siguiente:

- Ha pasado a ser número 13, sustituido por el

“13. En el Artículo Cuarto Transitorio:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

(Indicación N° 11 b. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe. 4x0)

b) En el inciso tercero, numeral 1:

i. En su literal a):

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

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

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

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

(Indicación N° 14 bis 1. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe. 4x0)

**Letra b)
Ordinal ii)**

ii) Reemplázase el literal b) por el siguiente:

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

(Indicación N° 14 quáter 1. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro y Van Rysselberghe. 4x0)

**Letra c)
Ordinal iii)**

iii) Reemplázase el literal c) por el siguiente:

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

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

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

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

(Indicación N° 16 ter. Aprobada con modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi y Van Rysselberghe. 3x0)

Número 5

- Ha pasado a ser número 14, sin enmiendas.

Número 6
Artículo Décimo Transitorio

- Ha pasado a ser número 15, con la siguiente modificación:

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

(Indicación N° 19 bis 1. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 5x0)

Número 16, nuevo

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

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

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

(Indicación N° 21 ter. Aprobada con modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi y Van Rysselberghe. 3x0)

ARTÍCULO 2

Número 1

- Lo ha reemplazado por el siguiente:

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

(Indicación N° 22 a. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe. 3x0)

Número 2, nuevo

Artículo 3 sexies

- Ha incorporado el siguiente número 2, nuevo:

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

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

Telecomunicaciones en las bases de licitación o el acto administrativo correspondiente.”.”.

(Indicación N° 22 b 1. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

**Número 3, nuevo
Artículo 3 octies**

3. Reemplázase el artículo 3 octies por el siguiente:

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

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

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

(Indicación N° 22 c. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes,

Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

Número 2

- Ha pasado a ser número 4, reemplazado por el siguiente:

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

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

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

(Indicación N° 22 d. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

Número 5, nuevo

- Ha incorporado el siguiente número 5, nuevo:

“5. Modifícase el artículo 4, de la siguiente forma:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

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

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

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

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

(Indicación N° 22 f. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

ARTÍCULO 3

- Lo ha suprimido.

(Indicación N° 22 bis. Aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe. 4x0)

- - -

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

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en particular, del siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY

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

1. Reemplázase el artículo 1 por el siguiente:

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

2. Modifícase el artículo 2 de la siguiente forma:

- En el inciso primero:

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

provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.”.

b) Elimínase la siguiente oración: “El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

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

- En el inciso tercero:

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

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

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

3. Modifícase el artículo 5 de la siguiente forma:

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

b) Agrégase en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “En dicho reglamento se establecerá los mecanismos para que

los gobiernos regionales realicen la priorización contemplada en este artículo.”.

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

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

4. Reemplázase el inciso segundo del artículo 6 por el siguiente:

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

5. Modifícase el artículo 7 de la siguiente forma:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

b) Incorpórase en el inciso segundo, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente

oración: “Los convenios o contratos cuya validez o duración sea inferior a tres años y que sean financiados con cargo al presupuesto del artículo 2 numeral i) de esta ley, deberán ser informados al Ministerio de Hacienda por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

6. En el inciso segundo del artículo 11:

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

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

7. Modifícase el artículo 15 de la siguiente forma:

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

b) Reemplázase el inciso cuarto por el siguiente:

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

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

9. Modifícase el artículo 20 de la siguiente forma:

a) Elimínase el inciso primero.

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

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

c) Elimínase el inciso tercero.

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

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

10. Reemplázase el artículo 21 por el siguiente:

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

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

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

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

12. Modifícase el artículo tercero transitorio:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

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

13. En el artículo cuarto transitorio:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

b) En el inciso tercero, numeral 1:

i. En su literal a):

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

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

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

región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano.”.”.

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

ii) Reemplázase el literal b) por el siguiente:

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

iii) Reemplázase el literal c) por el siguiente:

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

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

transporte público bajo los esquemas de regulación establecidos en la ley N° 18.696 o en servicios regulados en el marco del artículo 5 de la presente ley, corresponde a los gobiernos regionales definir los servicios que podrán ser financiados con cargo a la asignación del Fondo, previa validación técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La ejecución de estos servicios deberá realizarse por medio de convenios mandatos entre el Gobierno Regional respectivo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien se constituirá como parte ejecutora a fin de asegurar la coordinación necesaria en el uso de estos recursos.”.

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

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

14. En el artículo octavo transitorio:

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

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

c) Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“En caso de incumplimiento de la obligación del inciso anterior, que sea previamente declarada por la Dirección del Trabajo o por sentencia judicial firme, se aplicará la sanción de suspensión total del subsidio y, adicionalmente, las multas establecidas en esta ley. Se entenderá por incumplimiento, entre otros, que las partes hayan convenido modificaciones que impacten negativamente en las remuneraciones de las

conductoras y los conductores o que en los comprobantes de pago de remuneraciones no se exprese el pago íntegro de los montos proporcionales a la afectación de la tarifa. Este incumplimiento podrá ser denunciado por cualquier trabajador afectado, o sus organizaciones sindicales, ante la misma Dirección del Trabajo, incluso de forma anónima. Dicha institución también realizará inspecciones aleatorias.”.

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

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

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

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

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

1. Reemplázase en el inciso once del artículo 3 la frase “hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión” por la oración “hasta por cinco años o hasta el término del

plazo de la concesión en caso de que reste un periodo mayor a cinco años”.”.

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

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

3. Reemplázase el artículo 3 octies por el siguiente:

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

información contable debidamente auditada y, en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de sus obligaciones.

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

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

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

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

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

5. Modifícase el artículo 4 de la siguiente manera:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá fijar por regiones, provincias o comunas del

país establecimientos que practiquen revisiones técnicas a los vehículos que se señale genéricamente y determinará la forma, requisitos, plazo de concesión, causales de caducidad y procedimientos para su asignación y terminación. Las concesiones respectivas deberán otorgarse mediante licitación pública a quien ofrezca la propuesta más ventajosa, teniendo en cuenta las condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas y los criterios de evaluación que señale el reglamento.”.

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

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

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

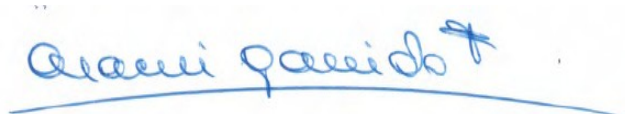
Los bienes inscritos en el registro se entenderán afectos desde el inicio de la operación de las plantas de revisión técnica aun cuando sean objeto de enajenación, transferencia o gravamen, salvo que sean desafectados por resolución fundada de la Subsecretaría de Transportes, de conformidad al reglamento. La autoridad deberá pronunciarse en el plazo de diez días hábiles, contado

desde la fecha de presentación de la solicitud. Los recursos que se interpongan en contra de esta resolución se regirán por lo establecido en la ley N° 19.880.”.”.

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **29 de noviembre de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Enrique Van Rysselberghe Herrera (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira y señores Karim Bianchi Maturana, Juan Luis Castro González y Alejandro Kusanovic Glusevic; **13 de diciembre de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Enrique Van Rysselberghe Herrera (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira, Juan Luis Castro González y Alejandro Kusanovic Glusevic; **20 de diciembre de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Enrique Van Rysselberghe Herrera (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira y señores Karim Bianchi Maturana, Juan Luis Castro González y Alejandro Kusanovic Glusevic; **3 y 17 de enero de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Enrique Van Rysselberghe Herrera (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira y señores Karim Bianchi Maturana, Juan Luis Castro González y Alejandro Kusanovic Glusevic, y **24 de enero de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Enrique Van Rysselberghe Herrera (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira y señores Karim Bianchi Maturana y Juan Luis Castro González.

Sala de la Comisión, a 31 de enero de 2024.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS. (BOLETÍN N° 15.140-15).

- I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**
Disponer los recursos públicos necesarios para enfrentar la compleja coyuntura económica y sanitaria del transporte público remunerado de pasajeros, mediante la implementación de mecanismos urgentes que permitan ejecutar políticas públicas orientadas a un transporte público moderno, sustentable y más igualitario, mediante modificaciones de las normas legales que sustentan el funcionamiento y regulan los actuales sistemas de transporte público del país.
- II. ACUERDOS:**
- Indicación N° 1 a. Aprobada (2x1 abstención)**
 - Indicación N° 1. retirada.**
 - Indicación N° 1 bis. Aprobada con modificaciones (2x1 en contra)**
 - Indicación N° 2. Retirada**
 - Indicación N° 3. Retirada**
 - Indicación N° 4. Retirada**
 - Indicación N° 4 bis. Aprobada con modificaciones (4x0)**
 - Indicación N° 5. Aprobada (3x1 abstención)**
 - Indicación N° 5 bis. Aprobada con modificaciones (4x0)**
 - Indicación N° 5 ter. Aprobada con modificaciones (4x0)**
 - Indicación N° 5 quáter. Aprobada con modificaciones (4x0)**
 - Indicación N° 6. Retirada.**
 - Indicación N° 6 bis. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 6 ter. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 6 quáter. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 6 quinquies. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 6 sexies. Retirada**
 - Indicación N° 6 septies. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 7. Retirada.**
 - Indicación N° 7 bis. Aprobada (5x0)**
 - Indicación N° 8. Retirada**
 - Indicación N° 9. Retirada**
 - Indicación N° 10. Retirada**
 - Indicación N° 10 bis. Aprobada (5x0)**
 - Indicación N° 11 a. Retirada**
 - Indicación N° 11 b. Aprobada 4x0.**
 - Indicación N° 11. Retirada**
 - Indicación N° 12. Retirada**
 - Indicación N° 13. Retirada**
 - Indicación N° 14. Retirada**
 - Indicación N° 14 bis. Retirada**
 - Indicación N° 14 bis 1. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 14 ter. Inadmisible**
 - Indicación N° 14 quáter. Retirada**
 - Indicación N° 14 quáter 1. Aprobada (4x0)**
 - Indicación N° 15. Retirada**

Indicación N° 16. Retirada
Indicación N° 16 bis. Retirada
Indicación N° 16 ter. Aprobada con modificaciones (3x0)
Indicación N° 17. Retirada
Indicación N° 18. Retirada
Indicación N° 19. Retirada
Indicación N° 19 bis. Aprobada (5x0)
Indicación N° 20. Retirada
Indicación N° 21. Retirada
Indicación N° 21 bis. Retirada
Indicación N° 21 ter. Aprobada con modificaciones (3x0)
Indicación N° 22 a. Aprobada (3x0)
Indicación N° 22 b. Retirada
Indicación N° 22 b 1. Aprobada (4x0)
Indicación N° 22 c. Aprobada (4x0)
Indicación N° 22 d. Aprobada (4x0)
Indicación N° 22 e. Retirada
Indicación N° 22. Retirada
Indicación N° 22 f. Aprobada (5x0)
Indicación N° 22 bis. Aprobada (4x0)

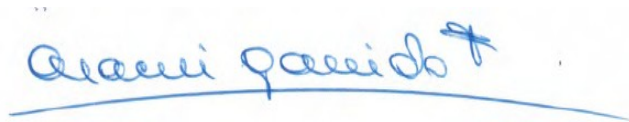
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de dos artículos permanentes.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** No hay.
- V. **URGENCIA:** suma.
- VI. **ARTÍCULOS QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA:** Los artículos 1° -con excepción de su número 2.-, 2° y 3° del proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República de Chile deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda, de conformidad con lo dispuesto en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.
- VII. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- VIII **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 27 de septiembre de 2022.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.

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

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

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

Valparaíso, a 31 de enero de 2024.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión