

**MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA  
DE LA REPUBLICA CON EL QUE  
INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE  
INTRODUCE MEJORAS AL  
TRANSPORTE PUBLICO REMUNERADO  
DE PASAJEROS, MODIFICANDO LAS  
DISPOSICIONES LEGALES QUE  
INDICA.**

---

SANTIAGO, 15 de abril de 2015

**M E N S A J E N° 161-363/**

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que modifica los siguientes cuerpos legales: ley N° 20.378; ley N° 18.696; ley N° 18.772; y la Ley de Tránsito.

**A S.E. EL  
PRESIDENTE  
DE LA H.  
CAMARA DE  
DIPUTADOS.**

**I. ANTECEDENTES: MEJORAS AL TRANSPORTE  
PÚBLICO**

El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana.

Por lo anterior, el foco de mi gobierno ha estado en mejorar la conectividad y movilidad de todos los chilenos y chilenas, democratizando los espacios públicos y, por ende, priorizando al transporte público mayor.

En este sentido buscamos avanzar para que las personas puedan contar con un

transporte digno, de calidad y accesible, para lo cual se han adoptado y se busca implementar una serie de medidas tendientes a favorecer el transporte público.

Así por ejemplo, en junio de 2014, convoqué a la Comisión Pro Movilidad, la cual realizó un arduo trabajo que consideró los aportes de la comunidad a través de procesos participativos de la ciudadanía y los diversos actores involucrados, proponiendo una serie de medidas para mitigar los efectos de la congestión y contribuir con mejores sistemas de transporte.

En el ámbito de la infraestructura, anuncié en mayo del 2014, el aumento en inversión en \$548 mil millones.

En consecuencia, se ha tratado de un conjunto de medidas adoptadas, para mejorar el transporte público en todo el país, lo que conlleva el desafío de promover el uso de dicho transporte y mejorar sus condiciones para lo cual es necesario realizar una serie de modificaciones legislativas que se proponen en el presente proyecto de ley.

## **II. OBJETIVOS**

### **1. La modernización del subsidio al transporte público remunerado de pasajeros.**

La ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

A 5 años de la creación del subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, éste ha permitido, a nivel nacional, que los ciudadanos accedan a diversos beneficios. Así por ejemplo: los estudiantes puedan realizar sus viajes con una tarifa rebajada; se ha fortalecido el transporte regional; se han generado servicios de conectividad; y, se ha invertido en infraestructura para el transporte público del país.

Durante el año 2014, operaron un total de 4.535 servicios de transporte público que cuentan con aportes de subsidio en todo el país, de los cuales: 3.332 son servicios con rebaja de tarifas; 563 servicios de conectividad para zonas aisladas; 640 servicios de transporte escolar que beneficia a 42 mil niños principalmente en zonas rurales del país. Adicionalmente se ha modernizado la flota, renovándose más de 350 buses a través del programa "Renueva tu micro". Asimismo, se han financiado obras que permiten optimizar el transporte público y el desarrollo de las regiones.

Cabe recordar que los subsidios al transporte público existen en una gran cantidad de países, en algunos por montos que superan los establecidos en nuestro país. Así, si bien en promedio en las grandes ciudades de Europa, la recaudación por concepto de pago de tarifa cubre sólo un 45,5% de los costos totales de operación del transporte público, el resto es financiado por subsidios y otros aportes (Estudio de las autoridades metropolitanas europeas de transporte, EMTA, 2011). Por otra parte, en 20 de las principales ciudades de EE.UU el subsidio al transporte público alcanza alrededor del 70% de los costos operativos en promedio (En Seattle, supera el 80%, en Portland y Los Ángeles supera el 70%, Informe de Embarq, 2014). En Europa hay países que superan el 60% como Austria, Bélgica, Italia, entre otros (Informe de Embarq, 2014).

En el caso del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, el subsidio financia cerca de un 40% de los costos del sistema. El subsidio permanente un 20,5% y el transitorio un 19,5%. Por lo tanto, la recaudación por concepto de pago de tarifa cubre un 60% de los costos totales de operación del transporte público, incluyendo el pago al Metro para financiar un tercio de sus inversiones en infraestructura.

El monto del subsidio al transporte público establecido en el artículo 2° de la ley N° 20.378, fue incrementado con la ley N° 20.696, y asciende actualmente a un máximo de \$380.000.000 miles. Por su parte, el artículo 3° transitorio de la ley N° 20.378, autoriza, entre los años 2012 y 2022, un aporte para el

transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta \$360.000.000 miles anuales, en la forma establecida en dicho artículo.

El sistema de transporte público de la ciudad de Santiago ha experimentado un aumento de sus costos, entre otras razones por:

a. La decisión en enero 2014 de incrementar el pago al Metro por mayores costos para Aire Acondicionado en los Coches.

b. Addendum a contratos y aumento de flota en el año 2013.

c. Disminución de la demanda (2% a 4% anual), producida principalmente por la congestión.

d. Mayor evasión del sistema (pasando a 27% en buses el último trimestre del 2014).

e. Aumento de costos de la industria mayor al IPC.

f. La extensión de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE) los meses de enero y febrero.

g. Los mayores costos operacionales de Metro en el Plan de Mejoramiento anunciado en diciembre 2014.

Estas situaciones afectan el equilibrio financiero contemplado en los contratos de concesión de uso de vías para el transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, que busca ser resguardado por la ley N° 20.378.

Específicamente, en relación a la determinación de las tarifas para el sistema de transporte público de Santiago, se creó el panel de expertos, establecido en el artículo 14 y siguientes de la ley N° 20.378, que determina las eventuales alzas de tarifas que serían requeridas por el sistema con el propósito de equilibrarlo financieramente. Para lo anterior se consideran, entre otros, los recursos

provenientes del subsidio y de los pasajes pagados por los usuarios.

Ahora bien, es menester señalar que los cálculos realizados durante el período comprendido entre febrero de 2013 y febrero de 2014, para las proyecciones del año 2014, no se realizaron adecuadamente, pues la proyección entregada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al Panel de Expertos en la sesión del 26 de febrero del año 2014, daba cuenta de una diferencia entre ingresos por tarifa y costos del sistema ascendente a \$390.000.000 miles aproximadamente, monto significativamente menor al que efectivamente se registró durante el 2014, entre otras razones porque existió una subestimación de costos y una proyección a nivel mensual de los ingresos desajustada con la estacionalidad de la demanda.

Considerando los errores de cálculo advertidos en las proyecciones, se encargó una auditoría a las empresas Deloitte Auditores y Consultores Limitada e Ingemax Limitada, para que revisaran las proyecciones efectuadas en el período comprendido entre febrero 2013 y febrero 2014, constatándose en dicha auditoría, un desajuste en la estimación de costos e ingresos por tarifa.

Paralelamente, conforme establece el inciso final del artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378 de subsidio, el Panel de expertos encargó un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público, al reconocido consultor internacional Embarq (Institución con sede en Washington D.C., EE.UU.), 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 la ley N° 20.378, y proponer sobre esa base, si resultare procedente, un ajuste a los montos de subsidio.

Al discutirse la modificación que incorporó el referido estudio, según consta en la historia de la ley N° 20.696, quedó expresamente establecido que su objetivo era que las tarifas no subieran por efecto del

déficit del sistema sino sólo por inflación. En el mismo sentido, se indicó que el aumento del monto de subsidio podría realizarse para el período 2015 y 2016, dando cuenta que ya en esa época se había advertido que efectivamente se requeriría un aumento en el corto plazo.

El estudio requerido a Embarq, concluye que "El análisis del bienestar general puede justificar importantes subvenciones para mantener la frecuencia. Esto genera menores tiempos de espera para los pasajeros y desincentiva su paso a vehículos privados. Como consecuencia, se reduce la congestión y externalidades asociadas: contaminación y accidentabilidad".

Por último, el Panel de Expertos propuso con fecha 31 de marzo de 2015 el aumento en un 5% del nivel de todas las tarifas adulto vigentes del sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, razón por la cual conforme al mecanismo contemplado en la ley N° 20.378 se ha observado dicho aumento, informando la presentación de este proyecto que incrementa el monto total del subsidio, todo ello con el fin de que el aumento propuesto de tarifas no se materialice por el impacto que ellas representan en el presupuesto de las familias, especialmente de menores ingresos, que son los principales usuarios del transporte público.

## **2. Modificación del objeto social de Metro.**

Metro S.A. ha desempeñado un rol fundamental en el desplazamiento de los ciudadanos en Santiago, constituyéndose un eje estructural del sistema de transporte capitalino, hecho que puede comprobarse a través del incremento que ha experimentado la demanda de sus servicios durante los últimos años. Tanto la construcción de nuevas líneas como la extensión de las existentes, junto con su integración operacional y tarifaria con los servicios de buses urbanos en 2007, ha permitido que, actualmente, más de la mitad de las etapas de viajes en transporte público mayor, que se realizan en Santiago, tengan alguna de

sus etapas en Metro, lo que ha permitido que ciudadanos que antes no tenían acceso a este medio de transporte, hoy puedan utilizarlo regularmente.

Sin perjuicio de reconocer que Metro S.A. ha cumplido una encomiable labor desde su creación, y a que es una necesidad el otorgar a los ciudadanos un servicio continuo, regular, seguro y de calidad, es necesario introducir mejoras particularmente en su relación y coordinación con los demás organismos públicos, particularmente en episodios de contingencia como los ocurridos puntualmente durante el año recién pasado, fortaleciendo su integración al sistema de transporte público de Santiago y ampliando los servicios complementarios y anexos no contemplados actualmente en su objeto social. En razón de lo anterior, por medio del Instructivo Presidencial N°15, de 2014, por ejemplo, se incorporó Metro S.A., como invitado permanente a las sesiones del Directorio de Transporte Público Metropolitano, entre otras innovaciones.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio que mi gobierno se encuentra especialmente ocupado en adoptar los resguardos y medidas que correspondan para reforzar la integración efectiva y eficiente de Metro S.A. al sistema de transporte público metropolitano, para cumplir tal objetivo, resulta indispensable la modificación del objeto social de esta Sociedad del Estado, de manera que pueda prestar servicios de transporte público en superficie en forma adecuada y eficiente.

De esta forma, y considerando los requerimientos de los Honorables parlamentarios y parlamentarias que nos han sido remitidos, y en conformidad a la misión de este Gobierno, se considera imprescindible ampliar el objeto social de Metro S.A., de forma de asegurar la continuidad y calidad del servicio de transporte público, como dotar a la empresa de todo lo necesario para afrontar los desafíos de su expansión.

La Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. (en lo sucesivo, "Metro S.A.") fue creada en virtud de la autorización

entregada por la ley N° 18.772, que autorizó al Estado a desarrollar actividades empresariales, al transformar la antigua Dirección General de Metro en una sociedad del Estado. Al efecto, disponen los artículos 1° y 2° de dicha ley que la empresa puede desarrollar actividades de *"...servicio público de transporte de pasajeros mediante ferrocarriles metropolitanos urbanos y suburbanos u otros medios eléctricos complementarios y servicios anexos"*.

En el reseñado contexto y conforme a los mencionados cuerpos legales, en la actualidad Metro S.A. desarrolla diversas actividades anexas o complementarias a su objeto o giro principal. Por señalar tan sólo algunos ejemplos, se otorgan en arriendo locales comerciales y espacios publicitarios dentro de su infraestructura; se otorgan también en arriendo terrenos superficiales o conectados a la infraestructura de la sociedad para que terceros puedan desarrollar actividades comerciales; se administra el canal de ventas del sistema de transporte público de Santiago (Tarjeta Bip!); se administran terminales intermodales conectados a estaciones de Metro; se prestan asesorías y realiza asistencia técnica en el extranjero, entre otros muchos, quedando todos ellos amparados en la expresión "(...)y las anexas a dicho giro...".

En este orden de ideas, el presente proyecto tiene por finalidad incorporar en el objeto social de Metro S.A., la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos.

### **III. CONTENIDO DEL PROYECTO**

Conforme se ha expuesto, el proyecto de ley propone modificaciones a la ley de subsidio, permitiendo mantener los equilibrios financieros y operacionales del sistema.

Para lo anterior, se necesita aumentar el monto total del subsidio transitorio a que



se refiere el artículo tercero transitorio de la ley, con un aporte especial adicional al ya establecido, el que podrá ser de hasta \$60.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$130.000.000 miles el año 2018, para el sistema de transporte público de Santiago y un monto igual para las demás zonas del país.

Asimismo, se requiere contar con una metodología de ajuste del monto de subsidio que permita reflejar en forma efectiva las variaciones de los costos reales del sistema.

Por otra parte, el proyecto contempla la eventual entrega de subsidios a tranvías, ascensores, teleféricos, de uso en el transporte público remunerado de pasajeros.

Con el objeto de introducir mejoras a la infraestructura que sustenta al transporte público remunerado de pasajeros y reducir barreras de entrada a nuevos operadores, dado el actual crecimiento de la ciudad y el reducido número de inmuebles destinados a terminales e infraestructura necesaria para el desarrollo de la actividad, el proyecto contempla que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones declare de utilidad pública los inmuebles necesarios para ejecutar obras para la instalación y/o funcionamiento de terminales de buses e intermodales y, asimismo, entrega herramientas para facilitar la disponibilidad de dichos inmuebles. De esta forma, se contará con terrenos que permitirán al Estado abrirse a múltiples alternativas de modelos de operación, pudiendo dichos inmuebles ser incluidos como activos en las condiciones base de sus procesos de licitación, para hacerlos más abiertos y eficientes. A lo anterior, se suma el hecho de que una infraestructura permanente permitirá realizar constantes mejoras, las que fortalecerán el sistema y contribuirán a disminuir los costos de éste y otorgar a los trabajadores más y mejores instalaciones.

Adicionalmente, se realizan ajustes de procedimiento para optimizar la entrega de subsidios.

En relación a la modificación de la ley N° 18.772, el presente proyecto tiene por finalidad incorporar en el objeto social de Metro S.A., la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos.

En relación al decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, se incorpora el concepto de tranvía y se efectúan ajustes para facilitar el desplazamiento del transporte público remunerado de pasajeros.

Por último, en relación a la ley N° 18.696, conforme se ha indicado, se incorporan nuevos modos de transportes como los tranvías, teleféricos o ascensores, que complementen los servicios actuales y se introducen cambios para fortalecer la continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y se adecua la normativa a la nueva ley N° 20.720, que sustituye el régimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas, y perfecciona el rol de la superintendencia del ramo.

En mérito de lo expuesto tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

#### **P R O Y E C T O   D E   L E Y :**

**"Artículo primero.-** Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

**1)** Modifícase el artículo 2° en el siguiente sentido:

**a)** Reemplázase en el inciso primero la frase "Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor" por la siguiente: "Este límite máximo

se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diesel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado, índice de precio por kilómetro y todos aquellos mecanismos de ajuste y revisión de los contratos que impacten en los costos e ingresos del sistema".

**b)** Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

**i)** Intercálase entre las frases "trolebuses" e "y taxibuses", la siguiente frase: ", tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros".

**ii)** Intercálase entre la frase "aéreos" y la coma (,), la siguiente frase: "u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables".

**2)** Sustitúyese en el inciso primero del artículo 5° la frase "y la seguridad y educación vial" por la siguiente: ", la seguridad o la educación vial".

**3)** Modifícase el artículo 7° en el siguiente sentido:

**a)** Reemplázase en el inciso segundo la palabra "tres" por "cinco".

**b)** Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En todo caso, los procedimientos concursables, licitatorios o de contratación de Concesión de Vías, establecimiento de Condiciones de Operación, Perímetros de Exclusión u otra modalidad equivalente, y de entrega de los subsidios que deriven de la aplicación de esta ley, no constituirán actos onerosos de adquisición de bienes muebles o de servicios que se requieran para el desarrollo de las funciones de la Administración."

**4)** Intercálase en el literal e) del artículo 14, entre las frases "Transportes y Telecomunicaciones," y "los que no necesariamente", la siguiente frase: "y en los términos requeridos, en materias tales como, contratos de concesión de uso de vías y sus servicios complementarios o

instrumentos análogos de regulación de los servicios de transporte público de pasajeros, tales como el Perímetro de Exclusión regulado en la ley N°18.696,".

**5)** Intercálase en el artículo 18, entre la frase "ejerza sus funciones" y el punto final (.), la siguiente frase: ", más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de 70 unidades tributarias mensuales".

**6)** Agréganse en el artículo 20 los siguientes incisos cuarto y quinto, nuevos:

"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. Para ello, se declaran de utilidad pública los bienes inmuebles necesarios para la ejecución, operación o instalación de terminales de buses e intermodales, quedando facultado el Ministerio de Obras Públicas para ordenar las expropiaciones correspondientes, a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

**7)** Reemplázase en el artículo 21 la frase "refiere el inciso segundo del artículo 20 o" por la siguiente: "refieren los incisos segundo y cuarto del artículo 20 o".

**8)** Sustitúyese en el inciso primero del artículo 21 bis la frase "ejecutor de la obra" por "de Transportes y Telecomunicaciones".

**9)** Modifícase el artículo tercero transitorio del siguiente modo:

**a)** Modifícase el inciso primero del siguiente modo:

**i)** Reemplázase el párrafo "Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos,

considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor" por la siguiente: "Asimismo, autorizase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional, se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2° de la presente ley".

**ii)** Sustitúyese la frase "de este aporte especial" por la siguiente: "del aporte especial y del aporte especial adicional".

**b)** Reemplázase en el inciso segundo la expresión "5%" por "10%".

**Artículo segundo.-** Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.772, que Establece Normas para Transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima:

**1)** Reemplázase en el artículo 1° la frase "u otros medios eléctricos complementarios" por la siguiente: ", buses y minibuses".

**2)** Modifícase el artículo 2° en el siguiente sentido:

**a)** Reemplázase en su inciso segundo la frase "u otros medios eléctricos complementarios" por la siguiente: ", buses y minibuses".

**b)** Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

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

**Artículo tercero.-** Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

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

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

**2)** Intercálase en el artículo 86, entre la frase "la acera" y el punto final (.), la siguiente frase: ", o al costado izquierdo cuando exista una zona destinada exclusivamente para la detención de los vehículos de transporte público remunerado de pasajeros o cuando las condiciones así lo permitan y lo autorice el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo".

**3)** Modifícase el inciso tercero del artículo 139 del siguiente modo:

**a)** Reemplázase en el numeral 3.- la expresión ", y" por un punto y coma (;).

**b)** Sustitúyese el punto final (.) por la siguiente expresión: "; y".

**c)** Agrégase el siguiente numeral 5.-, nuevo:

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

**4)** Intercálase en el artículo 148, entre la frase "correspondiente señalización" y el punto final (.), la siguiente frase: ", lo anterior sin perjuicio de la facultad que corresponde a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones conforme a lo dispuesto en el artículo 86".

**Artículo cuarto.-** Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.696, que Modifica Artículo 6° de la ley N° 18.502, Autoriza Importación de Vehículos que Señala y Establece Normas sobre Transportes de Pasajeros:

**1)** Modifícase el artículo 3° en el siguiente sentido:

**a)** Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

"Artículo 3°.- El transporte remunerado de pasajeros, público o privado, individual o colectivo, se efectuará libremente en vehículos con propulsión propia u otros mecanismos, tales como catenarias o cables, sin perjuicio que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca las condiciones y dicte la normativa que regirá dichos

servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación, de utilización de las vías y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos, así como los necesarios para su detención, depósito o estacionamiento, tales como paradas y terminales. Lo anterior, sin perjuicio de las autorizaciones o aprobaciones que se requieran en forma complementaria y que sean de competencia de otros órganos de la Administración.”.

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

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

**d)** Intercálase en el inciso vigésimo cuarto entre las frases “disposición de las vías” y “que se dicten en”, la siguiente frase: “demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso 1° o demás lugares de acceso público,”.

**2)** Reemplázase el artículo 3° sexies por el siguiente:

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

La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad, tales como los servicios tecnológicos; de administración financiera; de asistencia operacional; de información y atención de usuarios;

provisión de buses para que sean prestados por un tercero, entre otros.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá licitar o contratar, en cualquier momento, la prestación de los servicios complementarios, con independencia de la prestación de los servicios de transportes.”.

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

**4)** Modifícase el artículo 3° nonies en el siguiente sentido:

**a)** Reeemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

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



**c)** Modifícase el inciso tercero en el siguiente sentido:

**i)** Intercálase entre las frases "los concesionarios" y "de incorporar", la siguiente frase: "o prestadores de servicios".

**ii)** Elimínase la frase "en los contratos de concesión".

**iii)** Intercálase entre la frase "bases de licitación" y el punto y aparte (.), la siguiente frase: "y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda".

**d)** Modifícase el inciso cuarto en el siguiente sentido:

**i)** Reemplázase la frase "inicio de la concesión" por la frase: "inicio de la prestación de servicios".

**ii)** Elimínase la frase "a la concesión".

**e)** Modifícase el inciso quinto en el siguiente sentido:

**i)** Elimínase la frase "a la concesión".

**ii)** Intercaláse entre las frases "anterior concesionario" y la coma (,), la siguiente frase: "o prestador del servicio".

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

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

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

**6)** Reemplázase el artículo 3° duodecies por el siguiente:

"Artículo 3° duodecies.- Concesionario deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720. Presentada una solicitud para dar inicio a un procedimiento

concurzal de la ley N° 20.720, el secretario del tribunal que conoce del respectivo procedimiento deberá notificarla al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a la Dirección del Trabajo, dentro de las veinticuatro horas siguientes, por carta certificada u otro medio impreso o electrónico fidedigno. Inmediatamente después de pronunciada la resolución de la liquidación o de reorganización a que se refiere dicha ley, el secretario del tribunal notificará al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el mismo plazo y forma.

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

Notificado el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la presentación de una solicitud para dar inicio a un procedimiento concursal de la ley N° 20.720, a que se refiere el inciso décimo cuarto del artículo 3°, el citado Ministerio podrá disponer la administración provisional del servicio.

Será plenamente aplicable para este tipo de procedimiento concursal lo dispuesto en el artículo 445 N° 17° del Código de Procedimiento Civil. Dichos bienes quedarán sujetos a la administración del administrador provisional y deberán incluirse en el inventario referido en los incisos precedentes.

Todo conflicto que pudiere suscitarse entre el liquidador o veedor y el administrador provisional será resuelto por el tribunal que conoce del procedimiento concursal de plano y en única instancia, oyendo previamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

Dios guarde a V.E.,

**MICHELLE BACHELET JERIA**  
Presidenta de la República

**ALBERTO ARENAS DE MESA**  
Ministro de Hacienda

**ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE**  
Ministro de Transporte  
y Telecomunicaciones

**LUIS FELIPE CÉSPEDES CIFUENTES**  
Ministro de Economía,  
Fomento y Turismo

**JOSÉ ANTONIO GÓMEZ URRUTIA**  
Ministro de Justicia

**VÍCTOR OSORIO REYES**  
Ministro de Bienes Nacionales



**Ministerio de Hacienda**  
 Dirección de Presupuestos  
 Reg. 39/TT  
 I.F. N° 51- 20/04/2015

**Informe Financiero**  
**Introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando la Ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros; el objeto social de Metro S.A.; y las demás disposiciones legales que indican.**

**Mensaje N° 161-363.**

**I. Contenido**

El proyecto de ley modifica los siguientes cuerpos legales: Ley N° 20.378, que Crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros; 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; Ley N° 18.772, que Establece normas para transformar la dirección general de metro en sociedad anónima; y el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito..

**I.1 Respetto del transporte público remunerado de pasajeros**

El presente proyecto modifica la ley N° 20.378 antes citada, con el objeto de mantener los equilibrios financieros y operacionales del sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la ciudad de Santiago (Transantiago).

Para ello, el proyecto en cuestión contempla la materialización de las siguientes acciones: i) incrementar el monto total del subsidio a que se refiere el artículo tercero transitorio de dicha ley, con un aporte especial adicional al ya establecido; ii) considerar una metodología de ajuste del monto de subsidio que permita reflejar, en forma efectiva, las variaciones de costos reales del sistema; iii) agregar como modos de transporte, que eventualmente podrían recibir recursos de los considerados en la ley antes citada, a los tranvías, ascensores y teleféricos de uso en el transporte público remunerado de pasajeros y; iv) realizar ajustes de procedimiento para optimizar la entrega de subsidios.

**I.2 Nuevas atribuciones para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

Con la finalidad de introducir mejoras a la infraestructura que sustenta al transporte público remunerado de pasajeros y, reducir barreras de entrada a nuevos operadores - dado el actual crecimiento de la ciudad y el reducido número de inmuebles destinados a terminales e infraestructura necesaria para el desarrollo de la actividad- el proyecto contempla una atribución en orden a que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones declare de utilidad pública los inmuebles necesarios para ejecutar obras para la instalación y/o funcionamiento de terminales de buses e intermodales, y asimismo, entrega herramientas para facilitar la disponibilidad de dichos inmuebles. De esta forma, se contará con terrenos que permitirán al Estado abrirse a múltiples alternativas de modelos de operación, pudiendo éstos incluirse como activos en las condiciones base de sus procesos de licitación, para hacerlos más abiertos y eficientes.



**Ministerio de Hacienda**  
 Dirección de Presupuestos  
 Reg. 39/TT  
 I.F. N° 51- 20/04/2015

### I.3 Modificación del objeto social de la empresa Metro S. A.

El presente proyecto tiene por finalidad incorporar en el objeto social de Metro S.A., establecido en la ley N° 18.772, la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses.

### II. Efectos del proyecto sobre el presupuesto fiscal

Este proyecto de ley, como se indicó, propone ajustes y modificaciones a varios cuerpos legales. Sin perjuicio de ello, se estima que sólo tiene efecto fiscal el conjunto de modificaciones la ley N° 20.378, puesto que:

- a) establece un aporte especial adicional al monto contenido en su actual artículo tercero transitorio, que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017, respectivamente, y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022, montos que se dividirán 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.
- b) se ajustan los montos de la dieta mensual que percibe el panel de expertos, según lo estipulado en el artículo 18° de la citada ley, incrementando en 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de 70 unidades tributarias mensuales, lo cual implicará un mayor gasto anual en régimen, de \$ 31.700 miles, con un tope máximo de \$ 111.100 miles.

Finalmente, el mayor gasto que representa este proyecto de ley, se financiará con recursos de la Partida Tesoro Público.


  
**Sergio Granados Aguilar**  
**Director de Presupuestos**

  
**SUB DIRECTOR**

**Visación Subdirección de Presupuestos:**  
**Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública:**  
**Visación Jefe División Finanzas Públicas:**

JG.