

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA EXTENDER LA VIGENCIA DE LAS CUOTAS DE TRANSPORTE CONTENIDAS EN LOS MEDIOS DE ACCESO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

BOLETÍN N° 12.741-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley, de origen en una moción de la señora diputada María José Hoffmann y los diputados señores Jorge Alessandri, Jaime Bellolio, Álvaro Carter, Joaquín Lavín, Patricio Melero, Cristhian Moreira, Guillermo Ramírez y Osvaldo Urrutia, en primer trámite constitucional y reglamentario, con Urgencia calificada de Simple.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Que todo medio, instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado deba conservar los saldos o cuotas de transporte en ellos contenido, sin que puedan caducar estos o perder su vigencia por el solo transcurso del tiempo o la inactividad de dichos instrumentos o mecanismos.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No precisa.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: C2E7DF92865F4213

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO SANTANA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ E IVÁN FLORES.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR ALEJANDRO SANTANA TIRACHINI.

II.- ANTECEDENTES.

La moción en análisis considera los siguientes fundamentos:

I. Las cuotas de caducidad en el Transantiago.

Que hace más de 10 años, nuestro país vivió un proceso de modernización del transporte en la Región Metropolitana. Las micros amarillas fueron remplazadas por buses modernos y menos contaminantes, y el Metro de Santiago se volvió el eje central articulador de este sistema. Dentro de los cambios que implicó este proceso, se eliminó el pago de pasajes con efectivo, y se implementó un sistema de pago electrónico a través de una tarjeta de prepago -Multivía en los primeros años, Bip! en la actualidad-, que permite acceder a las líneas del Metro, buses troncales y buses alimentadores del Transantiago.

Que este nuevo sistema de pago del transporte público se encuentra regulado por Resolución Exenta N.º 3107, del Ministerio de Transporte, del 17 de diciembre del 2013, que aprueba el procedimiento de uso de la tarjeta Bip!, siendo el pilar fundamental sobre el cual se estructura este sistema de pago, las denominadas “cuotas de transporte”.

Que las cuotas de transporte son unidades contables en las que se registra el valor contenido en cada Tarjeta Bip!, para ser utilizadas exclusivamente para el pago de las tarifas del Transantiago. Dichas cuotas de transporte son almacenadas en la Tarjeta Bip!. Es pertinente destacar que una cuota de transporte equivale a un peso chileno, y que el saldo de la tarjeta Bip! se encuentra expresado en cuotas de transportes y no en dinero.

Que así, para el funcionamiento del sistema, se prevé que el usuario realice una carga de cuotas de transporte en su tarjeta Bip! en alguno de los emisores o canales de distribución autorizados por Metro. De esta forma, el usuario podrá acceder al sistema de transporte, acercando su tarjeta Bip! a los torniquetes dispuestos para tal efecto.

Que si bien la tarjeta Bip! tiene una vigencia indefinida, las cuotas de transporte asociadas a ellas no. La pérdida de vigencia de las cuotas de transporte viene dada por la suspensión o la caducidad. (i) Suspensión de las cuotas: si ha transcurrido más de un año desde la última carga o uso de la tarjeta, sin que ésta sea usada o cargada, las cuotas de transporte contenidas en la respectiva tarjeta, quedarán suspendidas y no podrán ser utilizadas para pagar los servicios de transporte a menos que el usuario realice una nueva carga dentro del

año siguiente a la fecha de suspensión, en cuyo caso las cuotas de transporte se reactivarán. (ii) Caducidad: Si han transcurrido más de dos años contados desde la última carga o uso de la tarjeta, se producirá la caducidad de las cuotas de transporte contenidas en la respectiva tarjeta, las que quedarán irrevocablemente vencidas, no pudiendo ser utilizadas para el pago de los servicios de transporte del Transantiago. Caducada las cuotas de transporte, estas no podrán ser transferidas a otras tarjetas o reembolsadas al usuario.

II. Considerando:

Que, al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones le corresponde un rol fiscalizador sobre estos sectores, debiendo controlar y supervigilar el funcionamiento de los servicios públicos de telecomunicaciones y transporte, velando por la protección de los derechos de los usuarios. Lo anterior con especial ahínco si consideramos que estamos ante servicios masivos que tienen gran penetración en la población, donde los usuarios suscriben contratos con los proveedores del servicio sin tener la posibilidad de negociar términos y condiciones de dichos contratos, cuestión que resulta ser tierra fértil para vulneraciones de sus derechos o abusos.

Que, en lo que refiere al sistema de transporte Transantiago, donde existen alrededor de 30.000.000 tarjetas Bip! emitidas, utilizándose solamente alrededor de 5.000.000 tarjetas Bip!. Es decir, existen a lo menos 25.000.000 tarjetas Bip! que no se utilizan y que potencialmente podrían quedar inactivas, caducando las cuotas de transporte en ellas contenidas.

Que, a mayor abundamiento, Transantiago retiene en promedio 1.200 millones de pesos al año, proveniente de tarjetas Bip! caducadas. Si bien, la cifra puede resultar marginal para el sistema de transporte -ya que estos montos sólo constituyen el 0,25% de total de los ingresos del sistema-, sin duda alguna son de gran importancia para los usuarios. En cuanto a los servicios de telecomunicaciones de prepago, no existe información disponible sobre las cantidades anuales que retienen las compañías por conceptos de saldos caducados.

Que, en la actualidad los usuarios solo tienen derecho a ser informados oportunamente de las condiciones del servicio y los plazos asociados a la caducidad. Es pertinente destacar que, si bien en materia de transporte, las cuotas caducan luego de dos años de no uso de la tarjeta Bip!, cuestión establecida de dicha forma por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en virtud de resolución exenta N° 3107.

Que, en atención a lo anteriormente expuesto, es que se vuelve necesario revisar la regulación vigente, a fin de adaptar la misma a los nuevos paradigmas y necesidades de los usuarios, teniendo siempre en vista la adecuada protección de los derechos de éstos. Es por esto, que el presente proyecto de ley tiene por objeto poner fin a la caducidad de las cuotas de transporte y reconocer que los fondos consignados para el uso de dichos servicios, pertenecen a los usuarios, resultando impropio que estos puedan ser apropiados por los proveedores de los servicios.

III . Proyecto de Ley.

Artículo único: Agréguese un nuevo inciso tercero en el artículo 88 bis del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de marzo del 2019, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, pasando el actual 3° a 4° y así sucesivamente, de acuerdo al siguiente texto:

Todo instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado, deberá conservar los saldos o cuotas de transporte en ellos contenido, sin que puedan caducar estos, o perder su vigencia, por el sólo transcurso del tiempo o la inactividad de dichos instrumentos o mecanismos.

III.- INTERVENCIONES

La señora Gloria Hutt, Ministra de Transporte y Telecomunicaciones, explica que es una iniciativa parlamentaria, la Cámara de Diputados presentó el Proyecto de ley, Boletín N° 12741-15, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para extender la vigencia de las cuotas de transporte contenidas en los medios de acceso a los sistemas de transporte público remunerado de pasajeros.

“Todo instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado, deberá conservar los saldos o cuotas de transporte en ellos contenido, sin que puedan caducar estos, o perder su vigencia, por el sólo transcurso del tiempo o la inactividad de dichos instrumentos o mecanismos.”.

Además, la H. Cámara de Diputados emitió Resolución N° 965/2020 solicitándole al Presidente de la República instruya al MTT para “modificar el Reglamento que rige la tarjeta bip, evaluando y proponiendo plazos y formas de caducidad diferenciados en favor de los usuarios de regiones”.

Actualmente, el medio de acceso al transporte público de Santiago es la tarjeta Bip!, a la cual los usuarios cargan “Cuotas de Transporte” (no dinero) antes de viajar. Es una tarjeta de Prepago y frecuentemente al portador. Esto es habitual en los sistemas de transporte de otras ciudades.

Comenta que la caducidad de las cuotas de transporte de las tarjetas bip se ha aplicado desde los inicios del sistema, en el contrato AFT de 2005, y luego a través de la Resolución Exenta N° 3107, de 2013, de este Ministerio, que “Aprueba Procedimiento de Uso de Tarjeta BIP”.

Hace presente que como complemento, en el año 2018 se incorporó el concepto de caducidad de cualquier instrumento o mecanismo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros, en la Ley N° 21.083, publicada el día 05 de abril de 2018.

El fundamento de la caducidad en las cuotas de transporte de las tarjetas bip! ha sido refrendado por la Contraloría General de la República, en Oficio N° E15301, de 01 de julio del año 2020.

“Siendo así, considerando el contexto normativo antes descrito, la estructura del sistema de transporte público de que se trata y las características y modalidades previstas en su diseño, particularmente las relativas a su esquema de tarifas, funcionamiento y financiamiento, condiciones de pago y prestación del servicio, y que la información acerca de la caducidad está disponible para los usuarios, esta Contraloría General es de parecer que las regulaciones previstas en los distintos instrumentos acerca de la manera como debe pagarse por acceder al servicio, así como las condiciones para su prestación, fijadas por la cartera del ramo, no resultan reprochables. En atención a lo anterior es que, en su oportunidad, aquellos de tales instrumentos que estaban sujetos a control preventivo de juridicidad, fueron tomados razón por esta entidad fiscalizadora, por estimarlos ajustados a derecho.”

A continuación se refiere a los fundamentos de la caducidad:

Económico: La necesidad de caducar cualquier tarjeta (bip! prepago o prepago en general) se basa en que su administración tiene un costo para el sistema o institución que las emite. El sistema está dimensionado para que exista un razonable equilibrio entre tarjetas activas y pasivas.

Técnico: El saldo de la tarjeta bip! se encuentra almacenado localmente en un monedero electrónico (storevalue), que funciona al portador. Si una tarjeta se pierde o se daña, esta no tendrá movimientos y al cabo de un tiempo y se caduca para no continuar administrándola.

CADUCIDAD EN OTRAS TARJETAS DE PREPAGO

Al Portador No Bancarias. Se regula un plazo de 6 meses para rescatar desde el vencimiento de la tarjeta. Los montos no retirados van a arcas fiscales (TGR). Ley N° 20.950, publicada el día 29 de octubre de 2016.

Nominativas. Reguladas en el artículo 156 de la Ley General de Bancos, cuyo texto se encuentra fijado, refundido, sistematizado y concordado en el Decreto con Fuerza de Ley N°3 de 1997, del Ministerio de Hacienda, que en lo pertinente dispone: “Los bancos estarán sujetos al siguiente sistema de caducidad de los depósitos, captaciones o de cualquier otra acreencia a favor de terceros derivada de su giro financiero, comprendidas expresamente las provenientes de dividendos pagados a sus accionistas:

Transcurridos dos años desde que la cuenta respectiva no haya tenido movimiento o no haya sido cobrada la acreencia por el titular, la empresa bancaria formará una lista en el mes de enero siguiente, la que fijará en su domicilio principal. Podrán omitirse de la lista las acreencias inferiores al equivalente de una unidad de fomento. Las que excedan individualmente del equivalente de cinco unidades de fomento deberán publicarse en el Diario Oficial en un día del mes de marzo siguiente. Transcurridos tres años desde el mes de

enero en que corresponda formar la lista, la acreencia correspondiente caducará y se extinguirán a su respecto todos los derechos del titular, debiendo la institución financiera enterar las cantidades correspondientes, deducidos los gastos de publicación en su caso, en la Tesorería Regional o Provincial que corresponda a su domicilio principal.”

Luego hace referencia a los uso de los montos caducados.

A la fecha, se han emitido 74 millones de tarjetas bip!, de las cuales ha caducado el 25% desde la partida de este medio de pago (con saldo positivo de diferente monto).

En 2018, caducaron casi 2.2 millones de tarjetas. Los saldos asociados ascienden a \$2.250 Millones (\$1.033 promedio por tarjeta caducada).

El monto caducado anualmente (\$2.250 Millones), equivale a menos del 0.4% del total que los usuarios cargaron en sus tarjetas en el año (recaudación total).

Cada año, el saldo (no utilizado después de 2 años) es traspasado a una cuenta que se utiliza para dar curso a pagos del propio sistema.

Situación de los montos “Incobrables”

El sistema, también otorga un crédito a los usuarios a través del Viaje de Emergencia, lo que es un probable incobrable en las tarjetas con saldo negativo que cumplen los 2 años de inactividad. En tal sentido, se estima que en 2019, cerca de 1 millón de tarjetas, con un saldo total de -\$350 millones se encontraba en esta categoría.

La señora Ministra propone abordar la necesidad a través del cambio tecnológico. A partir de marzo de 2021, los nuevos Medios de Acceso serán personalizables o nominativos en forma creciente.

En estos casos se establecerá un sistema de comunicación (Alerta/Notificación) al tarjetahabiente antes de caducar las cuotas de transporte. De esta forma:

Para tarjetas, el usuario podrá “reactivarla” a través de una recarga.

Para Celular-QR, el usuario podrá reactivar las cuotas de transporte en la AppRED, sin recargar.

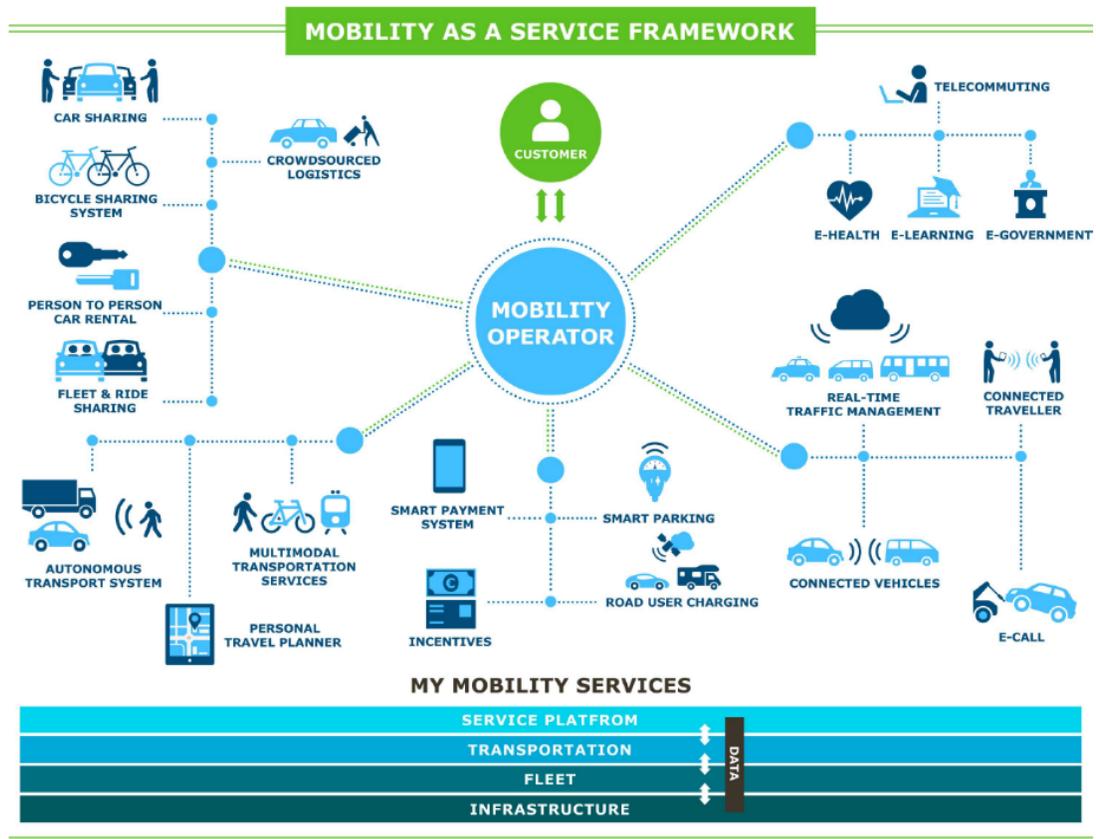
Las tarjetas bip! al portador deben caducar. Se puede evaluar una extensión del plazo de caducidad de 2 a 3 años.

Los sistemas de transporte más modernos tienden a la completa integración de servicios de viaje y complementarios.

La tecnología es clave para unir reserva, pago, uso, optimización, tratamiento de excepciones (ej: Viena).

En el corto-mediano plazo los medios físicos como la tarjeta serán una excepción.

Se anticipa que el teléfono celular será el instrumento integrador de múltiples funciones, todas en formato digital.



- Para los usuarios de regiones y aquellos poco frecuentes, se propone:

- (1) Usar pago con Celular-QR (Rut), cargando automáticamente "pasaje a pasaje".

- (2) Usar recarga postpago (sin monedero) para usuarios con tarjetas de crédito o mandato en Caja de Compensación.

- Además, para resolver el problema de los saldos en tarjetas extraviadas o robadas, se propone implementar el "enrolamiento de tarjetas bip!" al momento de comprarlas, asociándolas a un RUN, con lo cual se podrán traspasar los saldos a otras tarjetas o Celular QR del mismo dueño.

Concluye que todas estas mejoras se basan en elementos que la nueva tecnología de los Medios de Acceso permite y facilita y pueden hacerse modificando el Reglamento de la Tarjeta bip!

El señor Carlos Orellana, de la Gerencia de Sistemas Inteligentes de Transporte del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señala que en reunión de sostenida entre el MTT y los Asesores técnicos de los Diputados de la Comisión, se discutieron los antecedentes y elementos que deben ser tenidos a la vista en un Proyecto de Ley (PDL) de esta naturaleza.

El Ejecutivo (MTT) está de acuerdo en términos generales con el objetivo final del PDL, no obstante advierte que:

- Existen costos para el Sistema de Transporte Público de administrar las cuotas de transporte.
- La legislación chilena en general, establece vencimientos para otros instrumentos financieros como las tarjetas de prepago o los fondos inmovilizados.

El MTT plantea que hay 2 aspectos que impactan al contenido del PDL:

- El cambio en la tecnología de los Medios de Acceso.
- La puesta en marcha, en el corto plazo, de nuevos Medios de Acceso (Cuentas ABT-QR) y de nuevos Medios de Pago como las Tarjetas de Prepago bancarias y no bancarias basadas en cuentas en pesos.

En consideración a lo anterior el MTT recomienda:

Para Tarjetas de Prepago con Saldo en Cuotas de Transporte: Establecer vigencias diferidas para las cuotas de transporte contenidos en los actuales y nuevos medios de acceso, señalando una diferencia entre los Medios de Acceso basados en Monedero con los basados en Cuentas (ABT).

Nuevo texto: “Las cuotas de transporte contenidas en los Medios de Acceso al transporte público remunerado de pasajeros, estarán sujetas a las siguientes disposiciones:

a. Transcurridos dos años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un Medio de acceso de prepago basado en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), el titular de dicho Medio de Acceso podrá solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro Medio de Acceso, previa acreditación de titularidad, tenencia sostenida o historial de carga de ellas. En caso de no solicitar la extensión o al término de ésta última, las cuotas de transporte contenidas el Medio de Acceso quedarán irrevocablemente vencidas.

b. Transcurridos cinco años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un Medio de Acceso de prepago basado en Cuentas de Transporte ABT (AccountBasedTicketing) con saldo almacenado centralmente en un repositorio digital o nube, las cuotas de transporte contenidas en dicho Medio de Acceso quedarán irrevocablemente vencidas.”

Señala que por otra parte:

Para Tarjetas de Prepago con Saldo en Pesos (\$).

El MTT dictará un Reglamento para que las tarjetas de Prepago, bancarias y no bancarias, puedan ser utilizadas para viajar en Transporte. Sus saldos (en pesos) no caducarán (no son administrados por el Sistema).

PostPago u Openloop : Cuotas de Transporte o \$

Medios de acceso con Plan (sin monedero) con Openloop (EMV en \$) o Postpago (cuotas de transporte) no tienen saldos (no hay saldo que caduque).

MINUTA RECOMENDACIONES PRESENTADA POR LA MESA TÉCNICA, CONFORMADA POR INTEGRANTES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS Y DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

En reunión de sostenida entre el MTT y los Asesores técnicos de los Diputados de la Comisión, se discutieron los antecedentes y elementos que deben ser tenidos a la vista en un Proyecto de Ley (PDL) de esta naturaleza.

El Ejecutivo (MTT) está de acuerdo en términos generales con el objetivo final del PDL, no obstante advierte que:

Existen costos para el Sistema de Transporte Público de administrar las cuotas de transporte.

La legislación chilena en general, establece vencimientos para otros instrumentos financieros como las tarjetas de prepago o los fondos inmovilizados.

El MTT plantea que hay 2 aspectos que impactan al contenido del PDL:

El cambio en la tecnología de los Medios de Acceso

La puesta en marcha, en el corto plazo, de nuevos Medios de Acceso (Cuentas ABT-QR) y de nuevos Medios de Pago como las Tarjetas de Prepago bancarias y no bancarias basadas en cuentas en pesos.

En consideración a lo anterior el MTT recomienda:

Para Tarjetas de Prepago con Saldo en Cuotas de Transporte: Establecer vigencias diferidas para las cuotas de transporte contenidos en los actuales y nuevos medios de acceso, señalando una diferencia entre los Medios de Acceso basados en Monedero con los basados en Cuentas (ABT).

Nuevo texto: “Las cuotas de transporte contenidas en los Medios de Acceso al transporte público remunerado de pasajeros, estarán sujetas a las siguientes disposiciones:

Transcurridos dos años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un Medio de acceso de prepago basado en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), el titular de dicho Medio de Acceso podrá solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro Medio de Acceso, previa acreditación de titularidad, tenencia sostenida o historial de carga de ellas. En caso de no solicitar la extensión o al término de ésta última, las cuotas de transporte contenidas el Medio de Acceso quedarán irrevocablemente vencidas.

Transcurridos cinco años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un Medio de Acceso de prepago basado en Cuentas de Transporte ABT (AccountBasedTicketing) con saldo almacenado centralmente en un repositorio digital o nube, las cuotas de transporte contenidas en dicho Medio de Acceso quedarán irrevocablemente vencidas.”

Por otro lado:

Para Tarjetas de Prepago con Saldo en Pesos (\$)

El MTT dictará un Reglamento para que las tarjetas de Prepago, bancarias y no bancarias, puedan ser utilizadas para viajar en Transporte. Sus saldos (en pesos) no caducarán (no son administrados por el Sistema).

PostPago u Openloop : Cuotas de Transporte o \$

Medios de acceso con Plan (sin monedero) con Openloop (EMV en \$) o Postpago (cuotas de transporte) no tienen saldos (no hay saldo que caduque).

El diputado señor Iván Norambuena, explica que el objetivo del proyecto es poder establecer un sistema para evitar que las tarjetas BIP, que se usan en el transporte de Santiago no tengan caducidad.

Plantea que el sistema permite que se pueda cargar la tarjeta con una cantidad de dinero.

Para el funcionamiento del sistema, se prevé que el usuario realice una carga de cuotas de transporte en su tarjeta Bip! en alguno de los emisores o canales de distribución autorizados por Metro.

Comenta que la pérdida de vigencia de las cuotas de transporte viene dada por la suspensión o la caducidad.

Suspensión de las cuotas: si ha transcurrido más de un año desde la última carga o uso de la tarjeta, sin que ésta sea usada o cargada, las cuotas de transporte contenidas en la respectiva tarjeta, quedarán suspendidas y no podrán ser utilizadas para pagar los servicios de transporte a menos que el

usuario realice una nueva carga dentro del año siguiente a la fecha de suspensión, en cuyo caso las cuotas de transporte se reactivarán.

Caducidad: Si han transcurrido más de dos años contados desde la última carga o uso de la tarjeta, se producirá la caducidad de las cuotas de transporte contenidas en la respectiva tarjeta, las que quedarán irrevocablemente vencidas, no pudiendo ser utilizadas para el pago de los servicios de transporte del Transantiago.

Dice que Transantiago retiene en promedio 1.200 millones de pesos al año, proveniente de tarjetas Bip! caducadas. Si bien, la cifra puede resultar marginal para el sistema de transporte, sin duda alguna son de gran importancia para los usuarios.

Concluye manifestando, que lo esencial es que los recursos de los usuarios no caduquen, va en beneficio de las personas que ocupan las tarjetas y no pierdas sus fondos.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y los fundamentos contenidos en la moción, los señores Diputados **fuero de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.** Se estimó que el objetivo del proyecto era del todo deseable, cual es, poder establecer un sistema que evite la caducidad de las tarjetas BIP, que se usan en el sistema de transportes de Santiago.

Se explicó que el sistema permite que se pueda cargar la tarjeta con una cantidad de dinero, lo que se materializa en una carga de cuotas de transporte en su tarjeta Bip!, en alguno de los emisores o canales de distribución autorizados por Metro.

Se añadió que, en tal sentido, la pérdida de vigencia de las cuotas de transporte puede venir dada por la suspensión o la caducidad. En el primer caso, si ha transcurrido más de un año desde la última carga o uso de la tarjeta, sin que ésta sea usada o cargada, las cuotas de transporte contenidas en la respectiva tarjeta, quedarán suspendidas y no podrán ser utilizadas para pagar los servicios de transporte a menos que el usuario realice una nueva carga dentro del año siguiente a la fecha de suspensión, en cuyo caso las cuotas de transporte se reactivarán.

Y se produce la caducidad si han transcurrido más de dos años contados desde la última carga o uso de la tarjeta, de las cuotas de transporte en ella contenida, las que quedarán irrevocablemente vencidas, no

pudiendo ser utilizadas para el pago de los servicios de transporte del Transantiago.

Se señaló, además, que Transantiago retiene en promedio 1.200 millones de pesos al año, proveniente de tarjetas Bip! caducadas. Lo que si bien la cifra puede resultar marginal para el sistema de transportes, sin duda alguna son de gran importancia para los usuarios.

Se concluye manifestando que lo esencial es que los recursos de los usuarios no caduquen, ya que va en beneficio directo de las personas que ocupan las tarjetas al evitar que se pierda sus fondos.

EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO SANTANA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ E IVÁN FLORES.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.-

Artículo único.-

Este artículo, que preceptúa que todo instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado, deberá conservar los saldos o cuotas de transporte en ellos contenido, sin que puedan caducar estos, o perder su vigencia, por el solo transcurso del tiempo o la inactividad de dichos instrumentos o mecanismos, **fue objeto de una indicación sustitutiva, suscrita por la diputada señora Jenny Álvarez y los diputados señores René Manuel García, Félix González, Marcos Ilabaca, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez e Iván Flores, aprobada por mayoría,** del siguiente tenor:

“Artículo único.-Agrégase en el artículo 88 bis del decreto con fuerza de ley N° 1, de marzo de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, el siguiente inciso tercero, nuevo, pasado los actuales incisos tercero y cuarto a ser cuarto y quinto, respectivamente, y así sucesivamente:

“Las cuotas de transporte contenidas en los medios de acceso al transporte público remunerado de pasajeros, estarán sujetas a las siguientes disposiciones:

Transcurridos dos años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un Medio de acceso de prepago basado en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), el titular de dicho Medio de Acceso podrá solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de

transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro Medio de Acceso, previa acreditación de titularidad, tenencia sostenida o historial de carga de ellas. En caso de no solicitar la extensión o al término de ésta última, las cuotas de transporte contenidas el Medio de Acceso quedarán irrevocablemente vencidas.

Transcurridos cinco años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un Medio de Acceso de prepago basado en Cuentas de Transporte ABT (AccountBasedTicketing) con saldo almacenado centralmente en un repositorio digital o nube, las cuotas de transporte contenidas en dicho Medio de Acceso quedarán irrevocablemente vencidas.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ E IVÁN FLORES. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR JAIME MULET.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Agrégase en el artículo 88 bis del decreto con fuerza de ley N° 1, de marzo de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, el siguiente inciso tercero, nuevo, pasado los actuales incisos tercero y cuarto a ser cuarto y quinto, y así sucesivamente:

“Las cuotas de transporte contenidas en los medios de acceso al transporte público remunerado de pasajeros, estarán sujetas a las siguientes disposiciones: **a.-** transcurridos dos años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un medio de acceso de prepago basado en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), el titular de dicho medio de acceso podrá solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro medio de acceso, previa acreditación de titularidad, tenencia sostenida o historial de carga de ellas. En caso de no solicitar la extensión o al término de ésta última, las cuotas de transporte contenidas el medio de acceso quedarán irrevocablemente vencidas, y **b.-** transcurridos cinco años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un medio de acceso de prepago basado en cuentas de transporte ABT (AccountBasedTicketing) con saldo almacenado centralmente en un repositorio digital o nube, las cuotas de transporte contenidas en dicho medio de acceso quedarán irrevocablemente vencidas.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 25 de enero de 2021.

Tratado y acordado en sesiones celebrada los días 1 de diciembre de 2020 y 19 de enero de 2021, con la asistencia de la diputada señora Jenny Álvarez y de los diputados señores René Alinco (Presidente), Karim Bianchi, Juan Antonio Coloma, Alejandro Santana, René Manuel García, Félix González, Javier Hernández, Marcos Ilabaca, Jaime Mulet, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez e Iván Flores.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión