



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 18.696 CON EL OBJETIVO DE AUMENTAR LAS EXIGENCIAS DE CUMPLIMIENTO DE FRECUENCIA, REGULARIDAD Y PUNTUALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, ESTABLECER SISTEMAS DE COBRO ELECTRÓNICO Y FAVORECER LA TRANSISIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LOS PERÍMETROS DE EXCLUSIÓN

CONSIDERANDO:

1. Que el Inciso Segundo del Artículo 3° de la Ley N° 18.696 establece que *“en caso de requerir un ordenamiento y/o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión, que consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras”*.

Esta norma mencionada faculta al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para establecer los denominados Perímetros de Exclusión; para contribuir al mejor manejo y transporte de pasajeros en caso de requerir ordenamiento, mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas.

De esta forma, de acuerdo a la normativa vigente los perímetros de exclusión consisten en la *“determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos”*; del mismo modo, en dichos perímetros de exclusión se podrán establecer *“otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras”*.

2. Los Artículos siguientes hasta el Artículo 3° Terdecies regulan distintos aspectos de los perímetros de exclusión, la licitación, operadores, condiciones de trabajo de los conductores, entre otros; sin embargo, de la aplicación de estas normas se han visto grandes falencias en distintas zonas del país. En particular el diputado autor de este proyecto incluye en este proyecto de ley nuevas regulaciones que permitan corregir las falencias, dificultades y abusos



producidos a propósito del Perímetro de Exclusión establecido en el Gran Valparaíso.

3. La Resolución Exenta N° 2718 de 2011 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones estableció un perímetro de exclusión en la zona urbana comprendida por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana y dispuso el cumplimiento de condiciones de operación y utilización de vías para servicios de transporte público de pasajeros y la Resolución Exenta N° 3739 también de 2011 aprobó dichas condiciones de operación y utilización de vías para el perímetro de exclusión del Gran Valparaíso. Posteriormente, en el año 2018, a través de las Resoluciones Exentas N° 19 y N° 20, se prorrogó la vigencia tanto del perímetro de exclusión como de las condiciones ya indicadas. Finalmente, la Resolución Exenta N° 1745 de 2019 aprobó nuevas condiciones de operación, requisitos y otras exigencias para el perímetro de exclusión de la Ley 18.696 establecido en el Gran Valparaíso.
4. Lamentablemente, las mejoras que introdujo la última resolución citada en el numeral anterior fueron insuficientes para alcanzar un alto estándar en el transporte de pasajeros para el Gran Valparaíso, sobreviniendo múltiples problemáticas que, en uso de las facultades fiscalizadoras del diputado autor de este proyecto de ley, ha detectado y ha oficiado al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Lo anterior consta en los Oficios N° 17 del 16 de Marzo de 2022, N° 215 y N° 217 ambos del 23 de Marzo de 2022, N° 648 del 4 de Abril de 2022, N° 5.221 del 30 de Mayo de 2022, N° 23.735 del 29 de Noviembre de 2022, N° 32.273 del 23 de Febrero de 2023, N° 32.279 del 27 de Febrero de 2023, N° 36.438 del 19 de Abril de 2023, N° 52.135 y N° 52.136 del 6 de Octubre de 2023, N° 57.611 del 5 de Diciembre de 2023, y N° 60.930 del 30 de Enero de 2024.

De los oficios citados, en la respuesta al Oficio N° 215 queda constancia de los bajos estándares de cumplimiento impuestos a los operadores y en el caso de la respuesta al Oficio N° 217 las bajas exigencias para declarar abandono de servicios, además de las dificultades emergentes de las dificultades de reemplazar un operador que incumple con sus obligaciones, esta última situación se repite en la respuesta al Oficio N° 52.135.

Es así como también en las conversaciones que el autor de este proyecto ha sostenido con innumerables conductores del transporte público cuyas identidades solicitaron no ser reveladas para evitar represalias de las empresas operarias, es que pude ser informado cómo los operadores conocen perfectamente cuánto es lo que pueden incumplir diaria, mensual o anualmente para no ver rebajas en los subsidios que reciben del Estado y que no les sea cancelado el servicio y caducado el contrato.

5. Para entender lo expuesto en el numeral anterior es necesario entender las condiciones de operación contenidas en la Resolución Exenta N° 1745 en lo referente a la composición del subsidio, sobre cuál parte del subsidio se aplican las disminuciones ante el incumplimiento de los indicadores de cumplimiento (valga la redundancia de acá en adelante), la participación en esta disminución de cada uno de los indicadores de cumplimiento y cómo se calculan dichos indicadores. Procedo a explicarlo:
 - a. El subsidio mensual se compone de la suma de 3 subsidios: Subsidio de tarifa, subsidio de tarifa de verano (Febrero y Marzo) y subsidio de operación. Cuantitativamente el subsidio de tarifa es el más significativo. Por ejemplo, para los servicios de la Unidad de Negocio 1 en el período no de verano (Abril a Enero) el subsidio de tarifa es \$201.811.793 mensuales mientras que el subsidio de operación corresponde a \$29.906.189 —estos montos se han ido reajustando de acuerdo con la inflación desde el 2019 a la fecha—, es decir, el subsidio



de tarifa equivale al 87,09% mientras que el subsidio de operación equivale a un 12,91%. En el mismo servicio de la misma unidad de negocio en el período de verano (Febrero y Marzo), la suma del subsidio normal más el subsidio de verano equivalen al 94,57% del subsidio total pagado por el Estado mientras que el subsidio de operación equivale a un 5,43%.

- b. Las rebajas aplicadas por incumplimiento de los indicadores de cumplimiento se aplican al subsidio de operación y no al subsidio de tarifa ni al subsidio de tarifa de verano, y, por tanto, estas rebajas al incumplir los estándares de un servicio tan crítico como es el transporte solo se aplican, en el ejemplo antes indicado, al 12,91% del subsidio total para un mes de no verano (Abril a Enero) y al 5,43% del subsidio total para un mes de verano (Febrero y Marzo).
- c. Se evalúan 3 indicadores de cumplimiento mensual:
 - i. Indicador de Cumplimiento de la Frecuencia (ICF): Corresponde a la evaluación de las expediciones válidas observadas con respecto a las que debía cumplir para cada tramo horario.
 - ii. Indicador de Cumplimiento de la Regularidad (IR): Corresponde a que los intervalos de pasada entre vehículos consecutivos no sean mayores a los exigidos en la operación, es decir, que no transcurra un período muy prolongado de tiempo entre cada una de las expediciones (buses) en un tramo horario en un punto de control.
 - iii. Indicador de Puntualidad (IP): Corresponde a una evaluación del intervalo de tiempo entre el momento en que debía pasar una expedición por un punto de control y el momento en que tenía una pasada programada.

A partir del año 4to en adelante del inicio de operación del Perímetro de Exclusión el no cumplimiento de cada uno de estos indicadores tiene una participación en la rebaja en el subsidio como se indica en la siguiente tabla:

Indicador de Cumplimiento de la Frecuencia (ICF)	75%
Indicador de Cumplimiento de la Regularidad (IR)	15%
Indicador de Puntualidad (IP)	10%

No se pretende criticar la alta participación (75%) del Índice de Cumplimiento de la Frecuencia en las rebajas al Subsidio de Operación producto que uno entiende que es el indicador cuyo incumplimiento más afecta a los usuarios del transporte público, sin embargo, el efecto de incumplir los indicadores de regularidad y puntualidad son residuales en el subsidio total mensual cuando uno llega a la conclusión que su incidencia entre ambos es un 25% en el 12,91% del subsidio en período no de verano y es de un 25% en el 5,43% en el período de verano (Febrero y Marzo).

- d. El cálculo del Indicador de Cumplimiento de Frecuencia para un servicio (habitualmente conocido como línea) se calcula promediando el cumplimiento de las expediciones exigidas para un período (tramo de hora), de un día, en un sentido y de un servicio. Por ejemplo, la línea 101 de la Unidad de Negocio 1 (servicio) de ida (sentido) en el tramo horario de 21:00 a 21:59 hrs (período) exige 4 expediciones (buses). Si dicha línea en vez de despachar 4 expediciones enviara 3 buses durante todos los días laborales del mes en dicho horario, el efecto es marginal.



Lo anterior se agrava producto que cuando el cumplimiento es mayor a 90% se considera que cumplió a cabalidad el servicio y, por tanto, no se traducirá en ninguna rebaja al subsidio de operación; cuando el cumplimiento es mayor o igual a un 50% y menor o igual a un 90% se aplica una rebaja equivalente al % en que se ubicó; y cuando el cumplimiento es menor a un 50% se considera que cumplió el 50% del servicio.

Es decir, la forma en que están diseñados los indicadores de cumplimiento, su participación y que solo influya en el subsidio de operación, les da a los operadores un amplio margen para incumplir y el efecto de cada incumplimiento tiende a ser residual en las rebajas del subsidio.

6. Igualmente, los estándares para proceder a la cancelación del servicio y término del contrato son por decirlo menos livianos para un servicio tan crítico como es el transporte público y que tiene tal impacto en la calidad de vida de las personas cuando su funcionamiento no responde a altos estándares de cumplimiento. Para proceder a la caducidad del contrato el operador de un servicio debe:
 - a. Tener un indicador de frecuencia diario de 0% por cinco o más días consecutivos
 - b. Tener un mes completo con un promedio del indicador de frecuencia diario inferior a 20%
 - c. Tener dos meses continuos con un promedio del indicador de frecuencia diario igual o superior a 20% e inferior 40%
 - d. Tener 20 amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de 12 meses, considerando que cada amonestación de carácter grave referente a los indicadores de cumplimiento puede ser:
 - i. En 1 mes tener un indicador de frecuencia mensual igual o inferior a 70%
 - ii. En 1 día tener un indicador de frecuencia diario igual o inferior a 50%
7. Lo anterior, hace muy fácil para los operadores decidir discrecionalmente no despachar expediciones (buses) con la seguridad que el impacto que ello tiene en el subsidio que reciben del Estado –y que procede de los impuestos que pagamos todos los chilenos y chilenas– es mínimo, marginal o simplemente ninguno. Al comprender esto, toman sentido todas las denuncias y el malestar ciudadano que existe en el Gran Valparaíso con el transporte público y que tiene un impacto sumamente negativo en la calidad de vida de todos ellos al restarles tiempo de descanso, recreación o simplemente para compartir con sus seres queridos. Además, la complejidad de los indicadores de cumplimiento, que ya tienen un impacto más bien residual o nulo, hace difícil su fiscalización por parte de la ciudadanía que debe confiar en que el Estado exige altos estándares de cumplimiento a un servicio tan crítico y que, en la práctica, no lo está haciendo.
8. Como si lo anterior no fuera suficiente, el numeral 3.10 sobre sistemas de cobro electrónico de tarifas de la Resolución Exenta N° 1745 estableció que en el plazo de 36 meses desde la fecha de suscripción del contrato se debía incorporar un sistema de cobro electrónico de tarifas único para todo el sistema, cuestión que a la fecha de hoy todavía no ha sido implementada.
9. Es por todo lo anterior, y sumado a los permanentes reclamos y denuncias que en mi calidad de diputado representante del distrito 7 me manifiestan los vecinos y vecinas, que no puedo permanecer indiferente y me veo llamado a presentar este proyecto de ley que busca



establecer una legislación más estricta y un mayor estándar de cumplimiento en los perímetros de exclusión que establece la Ley 18.696. No me cabe duda de que su tramitación y las mejoras que pueda hacer el Congreso Nacional a este proyecto de ley, mejorarán la calidad de vida de los chilenos y chilenas en cuanto les permitirán contar con más tiempo para descansar, recrearse, estar con sus seres queridos, llegar con puntualidad a sus lugares de destino y, en el contexto de la crisis de inseguridad que nos azota como país, no exponer su seguridad esperando un bus que no llega.

10. Este proyecto de ley ha sido formulado en función del análisis de la situación del transporte público en el Gran Valparaíso y el estudio de las exigencias establecidas en la Resolución N° 1745, sin embargo, su autor no descarta que esta situación pueda repetirse en otros perímetros de exclusión a lo largo del país.
11. En concreto esta moción parlamentaria pretende:
 - a. Que las penalizaciones y rebajas al subsidio mensual que reciben los operadores sean sobre la totalidad de este y no sobre una parte.
 - b. Que la ley establezca los indicadores a ser evaluados y que su impacto en las rebajas de los subsidios no sea por tramos, sino de forma proporcionalmente continua.
 - c. Establecer legalmente que el término del contrato está sujeto al incumplimiento de los indicadores y que la exigencia de cumplimiento de estos sea de al menos un 95% mensualmente.
 - d. La obligatoriedad de contar con sistemas de cobro electrónico en todo el sistema contemplado dentro del perímetro de exclusión.
 - e. Empujar la transición desde vehículos en base a combustibles fósiles a vehículos eléctricos.

POR LOS MOTIVOS EXPUESTOS LOS DIPUTADOS Y DIPUTADAS FIRMANTES VENIMOS EN PRESENTAR EL SIGUIENTE PROYECTO DE LEY:

ARTÍCULO ÚNICO.- Modifíquese la Ley N° 18.696 que modifica el Artículo 6° de la Ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, en los siguientes términos:

1. Agréguese un inciso final al Artículo 3° ter del siguiente tenor:

“Las resoluciones que establezcan las bases de licitación y condiciones de operación y exigencias para los perímetros de exclusión deberán contemplar obligatoriamente:

 - a) Que las penalizaciones o rebajas que se realicen por incumplimientos sean sobre la totalidad del subsidio mensual aportado y no sobre una parte de este.
 - b) Indicadores de frecuencia, regularidad y puntualidad cuyo impacto en las penalizaciones o rebajas en el subsidio total aportado mensualmente sean proporcionales al incumplimiento de estos en forma continua y no por tramos.



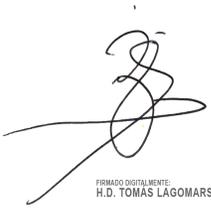
- c) Un sistema de cobro electrónico de tarifas único para todo el sistema comprendido en el perímetro de exclusión.
 - d) Vehículos de transporte público eléctricos a partir del 1 de enero de 2025.”
2. Agréguese una nueva letra f), pasando la actual letra f) a ser g), del Artículo 3° decies, del siguiente tenor:
- “f) Incumplimiento mayor a un 5% de los indicadores establecidos en la letra b) del inciso final del Artículo 3° ter de esta Ley en al menos 1 mes del año.”

Fraternalmente,



DR. TOMÁS IGNACIO LAGOMARSINO GUZMÁN
H. DIPUTADO DE LA REPÚBLICA





FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. TOMÁS LAGOMARSINO G.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. COSME MELLADO P.

