

# Análisis del Gastos de los Recursos de la Ley N° 20.378 (Ley Espejo)

Santiago, 7 de marzo de 2017

# Índice

---

1. Subsidio Art. 3° letra b. Ley N° 20.378 (Ley Espejo)
2. Inactividad administrativa del Ministerio de Transporte con los operadores de regiones y rurales RM
3. Ejemplo Casos críticos
  - Rurales RM
  - Urbanos Rancagua
  - Rurales Vallenar-Huasco
4. Medidas concretas

# Marco Regulatorio (Ley Espejo)

---

## Alcance Ley N° 20.378

- Art. 3, letra a.
  - Transporte Urbano Ciudad de Santiago (TRANSANTIAGO)
- Art. 3, letra b.
  - Servicios de Transporte urbanos y rurales de regiones
  - Servicios de Transporte rurales de RM
- La normativa otorga recursos a regiones, equivalente a los destinados a Transantiago, razón por la cual se denomina “Ley Espejo”

## Normativa General

- Ley N° 20.378 con sus consiguientes modificaciones, la última de fecha 30 de noviembre del 2015, creó 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 transportes remunerado de pasajeros (art. 1°)”*
- Para ser beneficiario de este subsidio, es requisito operar en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley N° 18.696, o que operen bajo el perímetro de exclusión, condiciones de operación u otra modalidad equivalente (art. 3° letra b)
- Además, la Ley N° 20.378, específicamente en su Artículo 5°, establece *“un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país”*

# *Marco Regulatorio (Ley Espejo)*

---

## Normativa Especial (subsidio compensatorio y operacional)

- Para ser titular de este subsidio, se requiere que la actividad se desarrolle bajo una marco regulatorio (licitación, perímetro de exclusión u otra modalidad)
- Para el caso de nuestros asociados, corresponde la aplicación de un perímetro de exclusión
- El perímetro de exclusión requiere de parte de la Autoridad, una actividad administrativa, que se inicia con un llamado a los actuales operadores a un proceso de negociación previa (Artículo Segundo Transitorio, inciso primero)
- Este llamado a proceso de negociación no ha ocurrido, después de transcurridos tres año y cinco meses desde la publicación de la Ley N° 20.696 (26 septiembre 2013)

# *Inactividad del MTT*

---

Referido al cumplimiento de la normativa

- La inactividad del MTT implica un tratamiento discriminatorio, en relación a los subsidios otorgados, en especial al que se da a TRANSANTIAGO
- Esta situación discriminatoria, vulnera el principio de igualdad ante la Ley, el cual está garantizado en nuestra Constitución Política
- La ausencia del subsidio al que se refiere el Art. 3 letra b, ha irrogado enormes perjuicios a los operadores del transporte público mediante buses, en regiones y rurales RM
- Es relevante hacer presente, que nuestros representados han mostrado -desde la publicación de la normativa- plena disposición de incorporarse al referido proceso. Sin embargo, la Autoridad conociendo esta disposición, no hace el llamado a negociación

## *Inactividad del MTT*

- En las siguientes tablas, relativos a la ejecución presupuestaria de los recursos dispuestos en la Ley N° 20.378, queda demostrado la discriminación que se denuncia precedentemente

**Tabla ejecución presupuestaria Transantiago vs Subsidio Regiones**

AÑO	ITEM	MONTO EJECUTADO M\$
2015	TRANSANTIAGO	425.443.961
	Subsidio Regiones	137.044.482
2016	TRANSANTIAGO	443.567.823
	Subsidio Regiones	145.177.009

Nota: en 2016 se destinaron 209 mil millones de pesos al Fondo de Apoyo Regional (FAR)

**Tabla ingresos medio por bus Transantiago vs Subsidio Regiones**

ZONA	INGRESO MEDIO \$/BUS-MES
TRANSANTIAGO	9.000.000
RURAL RM ZONA SUR-PONIENTE	4.000.000
RANCAGUA	2.000.000
VALLENAR-HUASCO	3.500.000

# *Ejemplo Casos Críticos*

---

- **Rurales RM**

- Estos operadores prestan sus servicios en el marco de lo dispuesto en el D.S 212 del MTT
- Desde la publicación de la Ley N° 20.696, esto es, desde el 26 de septiembre del 2013, están a la espera de ser convocados a los procesos de negociación previa dispuestos en el art. 2° transitorio de la citada Ley, cuestión que no ocurre hasta la fecha
- Estos operadores, por lo tanto, se han visto privados del subsidio compensatorio a los menores pago que hacen los estudiantes cada vez que utilizan los servicios de transporte remunerado, debiendo así, soportar exclusivamente el costo de estos menores pagos
- En consecuencia, al estar obligados a dar este beneficio, conforme lo disponen las normas reglamentarias, soporta una desigual distribución de una carga pública, que le irroga enormes perjuicios económicos
- El perjuicio tiene por causa basal, que el menor pago que efectúa el estudiante, no está cubierto o compensado, lo cual ha llevado a un deterioro de los factores operacionales, tales como; temas laborales no resueltos, mantenimiento precario de los buses, dificultades en el cumplimiento de los programa de operación

# *Ejemplo Casos Críticos*

---

- **Rancagua**

- La actual situación de la prestación de los servicios de transporte público urbano de la ciudad Rancagua, es crítica e insostenible, por factores tales como:
  - Las condiciones de operación vigente se mantienen desde el año 2004, en cuanto al marco regulatorio y las tarifas
  - Ha existido un favorecimiento y aumento indiscriminado de los taxis-colectivo
  - Sostenida caída de la demanda de pasajeros adultos
  - Incremento en el porcentaje de usuarios estudiante
  - Disminución de las velocidades
- El transporte público urbano de la ciudad de Rancagua, presenta un nivel de tarifa adulto muy reducido
- Durante el período de diez (10) años, la tarifa de estudiantes a aumentado de \$100 a \$120; mientras que la tarifa adulto actual es de \$370.
- Además, los adultos mayores pagan una tarifa rebajada de \$290; y estudiantes básica tarifa cero
- Esta ciudad cuenta con subsidio permanente mensual por bus de aproximadamente \$260.000
- Desde el año 2004, la flota ha disminuido de 450 a 330
- Mantener esta situación, llevará a la decadencia definitiva de la actividad en la ciudad de Rancagua

# *Ejemplo Casos Críticos*

---

- **Vallenar – Huasco**
  - Estos servicios no tienen tarifa rebajada a estudiantes
  - Los niveles tarifarios y la demanda de pasajeros, mantienen una situación delicada de las empresas de transporte
  - Falencias de infraestructura de paraderos y terminales
  - En este caso particular, el Ministerio envió Resolución de llamado a negociación. No obstante, sucesivamente se han modificado los plazos sin motivo que lo justifique
  - Estos servicios requieren recursos que les permita resolver la precariedad de los factores operacionales, tales como; temas laborales no resueltos, mantenimiento precario de los buses, dificultades en el cumplimiento de los programa de operación

# *Medidas Concreta*

---

De conformidad a los antecedentes expuestos precedentemente, podrían ser implementadas las siguientes medidas concretas, para la implementación efectiva de la referida Ley Espejo:

- A la brevedad posible, el MTT informe las razones en virtud de las cuales no ha efectuado los llamados a negociación previa
- Que además, el MTT informe los destinos de los recursos que debieron ser destinados al transporte público de regiones y rurales RM
- El MTT que realice a la brevedad, el llamado a proceso de negociación previa, dispuesto en el Art. Segundo Transitorio, inciso primero, de la Ley N° 20.378