



ORD. DTPR N° 265-4556

ANT.: No hay.

MAT.: Informe Glosa 12, Partida 19, Capítulo 01, Programa 06, de la Ley N° 21.053.

SANTIAGO, 04 JUL. 2018

**DE: GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

**A : JUAN PABLO LETELIER MOREL
PRESIDENTE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS**

Junto con saludar y conforme a lo dispuesto en la Glosa 12 de la Partida 19, Capítulo 01, Programa 06, Subtítulo 33, ítem 02, de la Ley N° 21.053, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2018, corresponde informar si el Fondo de Apoyo Regional, podrá considerar la ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales puedan convocar a un proceso de renovación de embarcaciones menores, que realicen transporte de pasajeros con subsidio de este Ministerio.

En primer lugar, es necesario indicar que el Fondo de Apoyo Regional de la Ley N°20.378, FAR, tiene por objeto "el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional". Entre ellas se contempla:

1. Grandes Proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:
 - a. Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad o calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio.
 - b. Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas.

SS 22713





- c. Cualquier otro proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.
2. Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 2° de la misma norma ya citada, y para los efectos de ella, "se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y/o contractual para su debida autorización y fiscalización".

En función de lo anterior, es posible identificar que sería legalmente viable desarrollar el programa en comento, contando con la necesaria iniciativa del Gobierno Regional y las modificaciones reglamentarias correspondientes. Sin embargo, existen restricciones prácticas que establecen restricciones a su viabilidad operativa.

En primer término, es necesario señalar que no existe un registro de servicios de transporte público de pasajeros prestados con lanchas, como si lo hay para el transporte terrestre mayor, escolar, taxis, entre otros. Por ello, la realización de un programa masivo de renovación de lanchas, podría implicar distraer recursos a la renovación de transporte marítimo que no necesariamente sea para el transporte público de pasajeros, sino que para el transporte privado de cargas, de trabajadores contratados por empresas privadas, entre otros fines. La autoridad marítima registra las naves que circulan, ya que al igual que el transporte terrestre deben obtener una matrícula similar al Certificado de Inscripción y un Certificado de Navegabilidad, similar al Permiso de Circulación y Certificado de Revisión Técnica, entre otros. En aquellos certificados se establecen datos como el tipo de nave (lancha fletera, lancha a motor), zona de navegación autorizada (aguas interiores, hasta n millas, etc.), la actividad (transporte de pasajeros, carga, carga-pasajeros, turismo, etc.), entre otras, pero en el caso de esta última, no es necesariamente la actividad que está ejerciendo en el momento, es decir, está autorizada para ello pero no necesariamente lo ejerce. En este contexto, es compleja la ejecución de un proceso de renovación masivo, ya que no se garantiza que los recursos destinados a la renovación de lanchas para transporte público de pasajeros, sea utilizado efectivamente para realizar dicha actividad.

Por otro lado, y de aún mayor relevancia, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el caso de sus servicios subsidiados, los licita de manera pública y estableciendo exigencias de antigüedad mínima, que no hacen necesaria la concurrencia de fondos adicionales para renovación. Con el objeto de mejorar en forma progresiva el estándar de los servicios de transporte subsidiados, este Ministerio ha establecido incentivos para la presentación de naves más nuevas. En el caso de servicios de pasajeros transportados en lanchas, se establece como uno de los criterios de evaluación, la antigüedad de la nave a presentar, siendo una exigencia que el año



de fabricación sea, al menos, el 2002 y definiéndose rangos de antigüedad con puntajes más altos en la medida que las naves son más nuevas. El rango 2016 o superior es el que obtiene 100 puntos. Con esta consideración, se está apuntando directamente a mejorar los estándares de servicios subsidiados de transporte de personas. Finalmente, se daría además una problemática práctica, en el sentido de adjudicar a un operador de servicios de transporte una licitación pública, y posterior a ello destinar la nave a renovación, con lo que se debería remplazar la nave originalmente ofertada al servicio.

En conclusión, esta institución no ve factible la implementación de este tipo de programa por las dificultades antes señaladas.

Sin otro particular, se despide atentamente,

A large, stylized blue ink signature of Gloria Hutt Hesse is written over the official stamp of the Ministry of Transport and Telecommunications.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRA CHILE
GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

JGC/JDC/MMR/AAP/CGC/RBA/PSD/RVR/MMM

Distribución:

- Destinatario.
- Gabinete Sra. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.
- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes.
- Oficina de Partes.