



VALPARAÍSO, 20 de diciembre de 2022

## RESOLUCIÓN N° 470

La Cámara de Diputados, en sesión 109° de fecha de hoy, ha prestado aprobación a la siguiente

## RESOLUCIÓN

**S. E. EL  
PRESIDENTE DE  
LA REPÚBLICA** Considerando que:

Las movilizaciones de los últimos años, especialmente del estallido social en adelante, dieron cuenta de una realidad que las cifras también venían advirtiendo: según un estudio de la Fundación Sol, el 50% de los ingresos en Chile no supera los \$458.000 (1). De este dato, se desprende otro más desalentador: el 47,2% de las familias se ven impedidos de salir de la línea de pobreza (2), calificada por el Ministerio de Derecho Social en un límite de \$548.696, lo que obliga en casi todo evento, que al menos dos personas de un núcleo familiar deban trabajar para mejorar sus condiciones de vida.

Luego, es de público conocimiento que no solo la media de los salarios en nuestro país es baja, sino que de igual manera el costo de los servicios, tales como el transporte público, son altos proporcionalmente a los ingresos. De esto también existe abundante evidencia: Chile tiene uno de los valores más elevados ante la necesidad de trasladarse diariamente por la ciudad. Conforme a investigaciones del Centro de Innovación en Transporte y Logística de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales, el costo del transporte público en proporción al ingreso promedio de chilenas y chilenos, ubica a nuestro país en el noveno más caro del mundo, de una muestra representativa que aborda países de los cinco continentes. Lo anterior, grafica que la proporción del costo de transporte representa un 6,2% del ingreso promedio en Chile, lo que incluso duplica a porcentajes de Moscú, Buenos Aires y Madrid.

Esta situación se agrava aún más si consideramos el ingreso real, y no el promedio como lo hace el estudio citado. Así, la proporción aumenta considerablemente: el estudio “Acceso a la ciudad: impactos y oportunidades de los servicios de calidad de vida” de la Cámara Chilena de Construcción presentado en la 8° versión de la Conferencia Internacional de Ciudad “Re Organización urbana: desafíos para ciudades accesibles y equitativas” del año 2019, determinó que un hogar compuesto por tres personas gasta, en promedio \$155.000 pesos en viajes con motivos de trabajo, estudios y acceso a servicios. No obstante, como todas las cifras,



este valor constituye sólo un promedio, ya que no todos los integrantes de una familia realizan cada una de esta tipología de viajes. Si así fuera, las familias chilenas gastarían \$118.000 en viajes de trabajo, \$85.000 en viajes por acceso a servicios y \$46.000 en viajes con motivos de estudio.

Como puede apreciarse, el impacto al bolsillo familiar de los gastos de transporte público, es evidente. Este impacto es agudizado por la pandemia mundial y la consecuente crisis económica, cuyos efectos estamos recién percibiendo. El desempleo, la inflación de la vida diaria y el encarecimiento de los costos de transporte han hecho que familias retrocedan en la superación de la pobreza y hayan mermado sus oportunidades de mejora, viéndose en la necesidad de optar a deudas y créditos para solventar la mera existencia.

En una escena aparte, tenemos que las cifras de evasión del transporte público han ido en aumento, cuya pérdida económica traslada los costos del sistema a quienes lo solventan: las y los usuarios.

Conforme señala el estudio “Evasión del pago de transporte público: evidencia internacional y lecciones para Santiago” de la división de Ingeniería de Transporte del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile, una de las medidas que se pueden adoptar para medir la evasión en el transporte público sería la implementación de una tarifa preferencial para usuarios de bajos recursos.

Existen diversas experiencias internacionales que buscan rebajar el costo del pasaje del transporte público a sus usuarios a través de pases mensuales, con medidas de carácter permanente y contingente. Así, si bien en distintas ciudades de Alemania existen pases mensuales que reducen el costo del pasaje individual para el uso diario del transporte público, durante este año, se instauró una política para ofrecer un billete mensual de 9 euros, que ha permitido que millones de alemanes hayan podido viajar durante todo el mes, únicamente pagando esa suma. Si bien, fue una política nacida en el contexto de la crisis, se ha evaluado su permanencia definitiva, dado que no solo alivia el costo monetario de los viajes individuales, sino también promueve el uso del transporte público, planifica las economías familiares y descongestiona las vías de circulación, con el respectivo beneficio medioambiental.

Situación similar ha ocurrido en diversas localidades de España, donde a principios del mes de septiembre, se ha implementado una rebaja adicional a los ya tradicionales billetes mensuales, como medida de bonificación y alivio para enfrentar los efectos de la crisis, la inflación y el alza del costo de la vida.



Otro ejemplo es el de la ciudad de Bogotá que ofrece un billete mensual con aproximadamente un 50% de descuento por 40 viajes al mes, asociado al registro de categorización socioeconómica SISBEN. Este tipo de medidas, en el caso de Santiago, ayudaría a disminuir la evasión y significaría un alivio económico para los usuarios, proveyendo además una alternativa para, por ejemplo, realizar más viajes por mes a menor costo.

Dicho lo anterior, no se puede soslayar que medidas de esta especie y otras, si esperamos que sean efectivas en el corto plazo para contribuir a la economía de las familias, deben implementarse en el sistema de transporte público de pasajeros actual, que únicamente contempla un sistema de pago por medio de pases o tarjetas de transporte en las regiones Metropolitana y Valparaíso. Luego, el resto del país, continúa con el modelo de pago en efectivo del servicio. Así las cosas, resulta urgente uniformar el sistema, de forma tal que una medida como la aquí propuesta, pueda ser implementada en la gran mayoría del país. En este orden de ideas, entendemos que el compromiso del Gobierno es avanzar en zonas de transporte regulado de pasajeros, al menos en todas las capitales regionales. Consideramos que dicha medida es correcta y que debe estar aparejada con uniformar el sistema de cobro de tarifas.

#### **LA CÁMARA DE DIPUTADOS RESUELVE:**

Solicitar a S. E. el Presidente de la República instruir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el estudio de factibilidad y en su caso la implementación de un sistema de pago de carácter periódico y con una tarifa rebajada en dicha modalidad, para el transporte público de pasajeros, en aquellas localidades en que se utilicen métodos de tarjeta de transporte, con el fin de producir un ahorro y la posibilidad de proyección mensual de costo en transporte en el presupuesto de las familias.

Lo que me corresponde poner en conocimiento de V.E.

Dios guarde a V.E.,

**CARLOS BIANCHI CHELECH**  
Primer Vicepresidente de la Cámara  
de Diputados



A handwritten signature in blue and red ink, consisting of several overlapping loops and a horizontal line.

**LUIS ROJAS GALLARDO**  
Prosecretario de la Cámara de  
Diputados