INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO CON FUERZA DE LEY N° 1, DE 1993, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE FIJA EL TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY ORGÁNICA DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, CON EL OBJETO DE ESTABLECER UNA EXENCIÓN DE DERECHOS Y TRIBUTOS MUNICIPALES POR LA EJECUCIÓN DE OBRAS FERROVIARIAS Y DECLARAR QUE TALES OBRAS SON INFRAESTRUCTURA EJECUTADA POR EL ESTADO.

BOLETÍN N° 18.436-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre el proyecto de ley, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en primer trámite constitucional y con urgencia calificada de “suma”.

I.- <u>CONSTANCIAS PREVIAS</u>.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

El presente proyecto modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, estableciendo una exención de derechos y tributos municipales por la ejecución de obras ferroviarias y declarando que dichas obras son obras de infraestructura ejecutadas por el Estado.

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

Su artículo único, ya que incide en atribuciones esenciales de las municipalidades, contempladas en la letra e) del artículo 5° de la ley N° 18.695.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY. (I.F. N°146/30.06.2026)

4.- <u>EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD .</u>

<u>VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS NATALIA ROMERO Y NATHALIE CASTILLO, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CRISTIÁN MENCHACA, FABIÁN OSSANDÓN, FRANCISCO CRISÓSTOMO, IGNACIO ACHURRA, JAIME MULET,</u>

LEANDRO KUNSTMANN, PIER KARLEZI, FELIPE CAMAÑO Y RENÉ MANUEL GARCÍA.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FELIPE CAMAÑO CÁRDENAS .

****

La Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, don Louis De Grange Concha; del Presidente de la Comisión de Transporte de Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM) y Alcalde de Estación Central, don Felipe Muñoz Vallejos; del Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), don Jorge Claude Bourdelnibilidad, y del experto en Derecho Municipal, señor Christian García Castillo.

****

II.- ANTECEDENTES.

Se indica en la iniciativa de ley:

I. ANTECEDENTES

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en adelante “EFE”, es una empresa autónoma del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, creada por ley de conformidad con el régimen constitucional previsto en el artículo 19 N° 21 de la Constitución Política de la República, que permite al Estado y a sus organismos desarrollar actividades empresariales o participar en ellas solo si una ley de quórum calificado los autoriza.

De conformidad con el artículo 2° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de su Ley Orgánica, EFE tiene por objeto establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y carga por medio de vías férreas o sistemas similares, así como servicios de transporte complementarios, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de dicha finalidad.

En este sentido, la actividad de EFE se encuentra directamente vinculada al cumplimiento de fines públicos definidos por el legislador. En efecto, el desarrollo de infraestructura ferroviaria permite mejorar las condiciones de conectividad y movilidad de la población, reducir tiempos de traslado, favorecer la integración territorial y apoyar el desarrollo urbano de las zonas beneficiadas por sus proyectos.

En coherencia con dicho mandato, la Ley Orgánica de EFE reconoce la vinculación necesaria entre la empresa y los bienes requeridos para la operación ferroviaria. En particular, sus artículos 28 y 43 contemplan reglas relativas a los terrenos ocupados por vías

férreas, dependencias, edificios, instalaciones y anexos, dando cuenta que el cumplimiento de su objeto legal supone disponer de los inmuebles necesarios para el establecimiento, desarrollo, mantención y explotación de la infraestructura ferroviaria.

Actualmente, EFE desarrolla la mayor cartera de proyectos ferroviarios de su historia, contemplada en el Plan Trienal de Desarrollo 2024-2026, aprobado mediante decreto supremo N° 22, de 17 de febrero de 2026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dentro de dicha cartera se encuentran iniciativas de especial relevancia para la Región Metropolitana, tales como el Tren Alameda-Melipilla y el Tren Santiago-Batuco. El primero contempla un trazado aproximado de 61 kilómetros y 11 estaciones, atravesando ocho comunas del sector surponiente de la Región Metropolitana, con integración al Metro de Santiago y una demanda estimada cercana a 57 millones de pasajeros al año. El segundo considera una extensión aproximada de 26 kilómetros y 8 estaciones, estructurando un nuevo eje ferroviario para el sector norte de la Región Metropolitana, con enlaces a las líneas 3, 5 y 7 del Metro de Santiago y una demanda proyectada superior a 35 millones de pasajeros anuales. Ambos proyectos consideran, además, infraestructura para el transporte ferroviario de carga, mediante la construcción de más de 80 kilómetros de vía independiente y de alto estándar, que conectará en el futuro con el corredor ferroportuario hacia San Antonio.

La ejecución de obras ferroviarias de esta naturaleza exige, por sus características materiales, la construcción de vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción u operación. Asimismo, dichas obras pueden requerir la ocupación temporal o permanente de bienes nacionales de uso público administrados por municipalidades, ya sea para la instalación de faenas, el desarrollo de obras civiles, la habilitación de accesos y cruces, el tránsito de equipos, la ejecución de intervenciones indispensables para la construcción de la infraestructura o el emplazamiento definitivo de obras asociadas a la operación ferroviaria.

De este modo, si bien las obras ejecutadas por EFE se sujetan actualmente al régimen general aplicable, incluidos los derechos, tributos u otros cobros municipales que correspondan, dicho régimen no atiende a las particularidades propias de la infraestructura ferroviaria ejecutada por una empresa del Estado en cumplimiento de un mandato legal específico. En efecto, las obras ferroviarias no constituyen una intervención ordinaria sometida a la lógica general de edificaciones de uso privado, sino que se trata de infraestructura pública de transporte de pasajeros y carga, previamente incorporada a la planificación institucional de EFE y aprobada por las autoridades competentes, cuya finalidad es mejorar las condiciones de vida de las personas que utilizarán la misma.

En este orden de ideas, el ordenamiento jurídico ya contempla un tratamiento de esta naturaleza en el artículo 9° de la ley N°

18.772, que exime a la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. de todo derecho y tributo municipal por la ejecución de las obras derivadas de su objeto, cualquiera sea su modalidad de ejecución, y declara que dichas obras son infraestructura ejecutada por el Estado para los efectos del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Por lo anterior, se estima necesario establecer una exención legal expresa a EFE de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto legal y por la ocupación que dichas obras conlleven, cualquiera sea su modalidad de ejecución.

Asimismo, se propone reconocer expresamente que dichas obras tienen el carácter de obras de infraestructura ejecutadas por el Estado para efectos de lo dispuesto en el 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

II. OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con el fin de establecer una regla especial que exima a dicha empresa de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto legal y por la ocupación que dichas obras conlleven, cualquiera sea su modalidad de ejecución.

Asimismo, la iniciativa busca reconocer expresamente que tales obras constituyen obras de infraestructura ejecutadas por el Estado para efectos de lo dispuesto en el artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, de manera que no requieran permiso municipal para su construcción.

III.CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto consta de un artículo único que incorpora el artículo 30 bis al decreto con fuerza de ley N° 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El nuevo artículo establece la exención de todo derecho y tributo municipal por la ejecución de obras ferroviarias y por la ocupación que dichas obras conlleven, cualquiera sea la modalidad de ejecución. Asimismo, declara que tales obras son infraestructura ejecutadas por el Estado y en tal carácter no requerirán de permiso municipal para su construcción.

Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 146GG

I.F. N°146/30.06.2026

Informe Financiero
Proyecto de ley que modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los
Ferrocarriles del Estado, con el objeto de establecer una exención de derechos y tributos municipales por la ejecución de obras ferroviarias Mensaje N°065-374

I. Antecedentes

El proyecto de ley modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), con el objeto de establecer una regla especial aplicable a la ejecución de obras ferroviarias desarrolladas por dicha empresa.

En particular, se propone eximir a EFE del pago de derechos y tributos municipales, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto legal y por la ocupación que dichas obras conlleven, cualquiera sea su modalidad de ejecución.

Asimismo, la iniciativa declara que dichas obras constituyen infraestructura ejecutada por el Estado, por lo que no requerirían permiso municipal para su construcción.

II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

El proyecto de ley **no irrogará mayor gasto fiscal**, dado que la modificación propuesta establece una exención de derechos y tributos municipales aplicable a la EFE por la ejecución de obras ferroviarias y por la ocupación que dichas obras conlleven. En consecuencia, la iniciativa no afecta el presupuesto del Gobierno Central.

III. Fuentes de Información

• Mensaje de S.E. el Presidente de la República con el que inicia un proyecto de ley que modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con el objeto de establecer una exención de derechos y tributos municipales por la ejecución de obras ferroviarias.

Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 146GG

I.F. N°146/30.06.2026

Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:

III.- <u>INTERVENCIONES</u>.

Se escuchó al Biministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones. Señaló que el objeto del proyecto de ley es establecer para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) las mismas condiciones jurídicas de que actualmente goza la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. en materia de ejecución de obras de infraestructura, con el propósito de agilizar el desarrollo de proyectos ferroviarios.

Explicó que la iniciativa aborda dos materias específicas. En primer lugar, indicó que actualmente EFE, a diferencia de

Metro, debe pagar derechos y tributos municipales asociados a la ejecución de obras sobre bienes nacionales de uso público. En segundo término, señaló que EFE debe obtener permisos de edificación municipales para la ejecución de sus proyectos, exigencia que no resulta aplicable a Metro de Santiago.

Manifestó que el proyecto de ley, compuesto por dos incisos, busca equiparar el régimen jurídico de ambas empresas estatales, considerando la cartera de iniciativas ferroviarias actualmente en desarrollo, entre las que mencionó los proyectos Melitrén y Tren Batuco, así como la intención del Gobierno de continuar impulsando la expansión del sistema ferroviario hacia distintas regiones del país. Sostuvo que dicha equiparación permitirá reducir costos, disminuir retrasos en la ejecución de las obras y acelerar la puesta en servicio de proyectos de alto interés público.

En cuanto al contenido de la iniciativa, explicó que la modificación propuesta al artículo 30 establece, en primer lugar, que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho o tributo municipal, cualquiera sea su denominación, respecto de las obras directamente vinculadas al cumplimiento de su objeto, comprendiendo, entre otras, vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte e instalaciones necesarias para la construcción y operación de la infraestructura ferroviaria.

Agregó que el segundo inciso dispone que, para los efectos del artículo 116 del decreto con fuerza de ley del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, dichas obras serán consideradas infraestructura ejecutada por el Estado y, en consecuencia, no requerirán permisos municipales para su construcción.

Finalmente, señaló que la iniciativa persigue otorgar mayor certeza jurídica, agilizar la ejecución de la cartera de proyectos ferroviarios, promover un uso más eficiente de los recursos públicos y establecer una regulación coherente entre EFE y Metro de Santiago. Precisó que la diferencia normativa existente responde a que la ley orgánica de Metro contempla estas exenciones, mientras que EFE continúa sujeta al régimen aplicable a entidades privadas en materia de permisos municipales y tributos, situación que, a juicio del Ejecutivo, no se condice con la naturaleza pública de la empresa ni con la función estratégica que cumple en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional.

El diputado Jaime Mulet manifestó su apoyo al proyecto de ley presentado por el Ejecutivo, señalando que comparte el propósito de equiparar el régimen jurídico aplicable a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) con el de Metro de Santiago, atendido que se trata de una empresa estatal cuya operación es financiada en parte con recursos públicos y que, a su juicio, ha registrado avances significativos en el desarrollo del transporte ferroviario, particularmente mediante los servicios de trenes de cercanía.

No obstante, planteó una inquietud respecto de los efectos que podría producir la modificación propuesta en relación con

las empresas ferroviarias privadas. Indicó que, conforme al régimen vigente, la legislación ferroviaria se aplica supletoriamente a los ferrocarriles privados, por lo que solicitó aclarar expresamente que los beneficios contemplados en el proyecto no se extenderán a dichas empresas.

En particular, hizo referencia a la empresa Ferronor, señalando que, desde su privatización en 1993, ha observado diversas dificultades derivadas de su actuación. Indicó que dicha empresa cobra sumas elevadas a organismos públicos, como municipalidades, el Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU) y el Ministerio de Obras Públicas, por autorizar cruces o intervenciones relacionadas con su infraestructura ferroviaria, situación que, según expresó, ha dificultado la ejecución de diversas obras públicas. Agregó que también ha formulado observaciones respecto del cumplimiento de determinadas obligaciones por parte de esa empresa, materias que, según indicó, ya fueron puestas en conocimiento del Ministro al inicio de su gestión y respecto de las cuales solicitó la realización de una investigación.

Finalmente, reiteró que respalda la iniciativa legal y manifestó su disposición a aprobarla, siempre que quede expresamente establecido que las exenciones y beneficios contemplados en el proyecto serán aplicables exclusivamente a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, sin extenderse, siquiera por aplicación supletoria, a empresas ferroviarias privadas.

El diputado Ignacio Achurra manifestó, en términos generales, su conformidad con el proyecto de ley presentado por el Ejecutivo, estimando razonable que una empresa pública como la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), que desarrolla infraestructura de interés público, cuente con un régimen jurídico similar al aplicable a Metro de Santiago en materias relacionadas con la ejecución de obras.

Asimismo, expresó su adhesión a la inquietud planteada por el diputado Jaime Mulet respecto de los efectos que la iniciativa pudiera tener sobre empresas ferroviarias privadas, estimando pertinente aclarar el alcance de la normativa durante su tramitación.

Finalmente, señaló que, aun cuando se trata de un proyecto breve y de tramitación relativamente simple, consideró conveniente que la Comisión reciba en audiencia a representantes de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y de la Asociación Chilena de Municipalidades, por estimar que ambas entidades se verán directamente involucradas por las modificaciones propuestas. Agregó que escuchar a los actores afectados constituye una práctica legislativa adecuada antes de adoptar una decisión sobre la iniciativa.

La diputada Natalia Romero manifestó su conformidad con la propuesta de invitar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y a la Asociación Chilena de Municipalidades a exponer ante la Comisión durante la tramitación del proyecto de ley, estimando pertinente conocer la opinión de ambas instituciones.

Asimismo, expresó su apoyo a la iniciativa presentada por el Ejecutivo, señalando, sin embargo, que deseaba dejar constancia de diversas situaciones que, a su juicio, afectan a la Región de O'Higgins en su relación con la infraestructura ferroviaria.

Indicó que en distintas comunas de la región existen pasos sobre y bajo nivel vinculados a la red ferroviaria que presentan problemas de seguridad y de diseño, mencionando, entre otros, los casos de Mostazal, Graneros y Requínoa, así como diversos puntos de detención ferroviaria donde se han registrado accidentes fatales. Agregó que también existen dificultades derivadas de obligaciones y deudas que, en algunos casos, han debido asumir los municipios en su relación con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Asimismo, señaló que, si bien el objeto del proyecto de ley es distinto, considera necesario tener presente las dificultades de coordinación que actualmente existen entre los distintos organismos públicos cuando deben ejecutarse obras o labores de mantención en infraestructura asociada al ferrocarril. Como ejemplo, mencionó la limpieza de pasos bajo nivel ubicados sobre cauces de agua, casos en los que resulta necesario coordinar actuaciones entre el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General de Concesiones, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y otras entidades, sin que, a su juicio, exista una coordinación institucional suficientemente eficaz.

Finalmente, manifestó que comprende que la iniciativa permitirá agilizar la ejecución de futuros proyectos ferroviarios, los cuales estimó necesarios para el desarrollo del país. No obstante, sostuvo que también es importante considerar que, desde la perspectiva de las comunidades y de los municipios directamente afectados, la relación con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado muchas veces genera dificultades que deben ser abordadas durante la tramitación de la iniciativa.

El diputado Bernardo Salinas manifestó, en términos generales, su apoyo al proyecto de ley, estimando positivo todo aquello que contribuya a agilizar y simplificar los procesos asociados a la ejecución de inversiones públicas, particularmente en materia de infraestructura.

No obstante, expresó su coincidencia con la preocupación planteada por el diputado Jaime Mulet respecto de la situación de Ferronor, señalando que, desde la realidad de la Región de Coquimbo, dicha empresa ha constituido un obstáculo para el desarrollo de diversas obras públicas. Indicó que, tras la privatización de la red ferroviaria, las inversiones realizadas por esa empresa han sido limitadas y que, en cambio, ha generado dificultades para la ejecución de proyectos de infraestructura, tales como carreteras, cruces ferroviarios, redes de agua potable y alcantarillado, entre otras iniciativas estructurantes para la región.

En ese contexto, manifestó su conformidad con la propuesta de invitar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y a la Asociación Chilena de Municipalidades a exponer ante la Comisión, con el objeto de conocer los efectos que la iniciativa podría producir en los municipios.

En particular, planteó la necesidad de evaluar el impacto financiero que tendría para las municipalidades la exención de derechos y tributos municipales contemplada en el proyecto de ley, consultando si se ha estimado la disminución de ingresos que podría afectar a las comunas por las que atraviesan las líneas ferroviarias y si el Ejecutivo considera algún mecanismo de compensación frente a dicha eventual pérdida de recursos.

Finalmente, señaló que la participación de los municipios no se limita únicamente a la percepción de tributos, sino que también cumplen un rol técnico relevante en la revisión y desarrollo de los proyectos a través de sus direcciones de obras municipales. En ese sentido, solicitó precisar si la eliminación de la exigencia de permisos municipales incide únicamente en materias tributarias o si también afecta las funciones técnicas que actualmente ejercen las municipalidades en la ejecución de este tipo de obras.





TRABAJANDO PARA USTED

Una cartera de proyectos sin precedentes

Dos iniciativas estructurantes para la Región Metropolitana (Plan Trienal de Desarrollo 2024-2026):

Tren Alameda-Melipilla: 61 km, 11 estaciones

Atraviesa ocho comunas del sector surponiente de la Región Metropolitana, se integra al Metro de Santiago y proyecta una demanda cercana a 57 millones de pasajeros al año.

Tren Santiago-Batuco: 26 km, 8 estaciones

Nuevo eje ferroviario para el sector norte de la Región Metropolitana, con enlaces a las líneas 3, 5 y 7 del Metro y una demanda proyectada superior a 35 millones de pasajeros anuales.

Ambos proyectos incluyen más de 80 km de vía de carga independiente y de alto estándar, que conectará con el corredor ferroportuario hacia San Antonio.

TRABAJANDO PARA USTED

El problema que busca resolver el proyecto

Un régimen general que no responde a la naturaleza de la obra ferroviaria

Hoy la ejecución de obras ferroviarias de EFE se sujeta al régimen general de derechos y tributos municipales, lo que genera tres dificultades concretas:

- **Obras públicas tratadas como privadas:** la construcción de vías, túneles y estaciones queda sujeta a la misma lógica que una edificación privada, pese a ser infraestructura pública aprobada por el Estado.
- **Multiplicidad de cobros municipales:** la ejecución y ocupación de bienes municipales por obras ferroviarias puede generar cobros distintos en cada comuna atravesada, encareciendo y dificultando la ejecución de proyectos que cruzan varias jurisdicciones.
- **Sin tratamiento equivalente al de Metro:** a diferencia de Metro S.A., que goza de una exención legal expresa (Ley N° 18.772), EFE no cuenta hoy con una regla similar para sus propias obras de infraestructura.

TRABAJANDO PARA USTED

Marco normativo vigente: equiparar a EFE con Metro

El artículo 9° de la ley N° 18.772 exime a Metro S.A. de todo derecho y tributo municipal por la ejecución de sus obras.

Dicha norma declara además que esas obras son infraestructura ejecutada por el Estado para efectos del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

El proyecto sigue exactamente ese precedente:

- **Misma lógica, mismo mandato:** ambas son empresas estatales que cumplen fines públicos de transporte definidos por ley y ejecutan obras aprobadas por la autoridad competente. El tratamiento que propone este proyecto es, en sustancia, el mismo que ya rige para Metro S.A.
- **Vacío que el proyecto corrige:** la ausencia de una regla equivalente para EFE no responde a una diferencia de fondo, sino a que su Ley Orgánica nunca incorporó una exención de esta naturaleza.

Un tratamiento equivalente al de Metro S.A.

Comparación entre el régimen vigente de Metro S.A. (ley N° 18.772) y lo que propone este proyecto para EFE:

Criterio	Metro S.A. (Ley N° 18.772)	EFE (proyecto de ley)
Naturaleza jurídica	Empresa del Estado, transporte de pasajeros	Empresa del Estado, transporte de pasajeros y carga
Exención de derechos municipales	Si, desde 1989 (art. 9°, ley 18.772)	**Si, propuesta por este proyecto (art. 30 bis)**
Efecto urbanístico (art. 116 LGUC)	Obras declaradas infraestructura estatal; sin permiso municipal	**Misma declaración e igual efecto propuestos**

El proyecto no crea un beneficio nuevo: extiende a EFE una regla que el ordenamiento jurídico ya reconoce para Metro S.A.

TRABAJANDO PARA USTED

Contenido del proyecto de ley: nuevo artículo 30 bis

Exención de todo derecho y tributo municipal por la ejecución de obras derivadas del objeto legal de EFE.

Exención tributaria y de derechos municipales

Artículo único, nuevo art. 30 bis del DFL N° 1, de 1993, del MTT:

- **Sin cobros municipales (inciso primero)**: exime a EFE de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por obras derivadas de su objeto legal.
- **Sin permiso municipal (inciso segundo)**: dichas obras se entienden infraestructura ejecutada por el Estado (art. 116 LGUC) y no requieren permiso municipal.

Alcance de la exención

Cubre vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción u operación.

El texto del nuevo artículo 30 bis

Incorporado al DFL N° 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Ley Orgánica de EFE):

Artículo 30 bis. —Inciso primero

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto, tales como vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción u operación, y por la ocupación que dichas obras conlleven. Esta exención será aplicable cualquiera sea la modalidad de ejecución de las obras.

Artículo 30 bis. —Inciso segundo

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 116 del decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se entenderá que las obras señaladas en el inciso precedente son obras de infraestructura ejecutadas por el Estado y en tal carácter no requerirán de permiso municipal para su construcción.

TRABAJANDO PARA USTED

Beneficios esperados de la iniciativa

- **Certeza jurídica:** se otorga a EFE un marco claro y equivalente al de Metro S.A., evitando criterios dispares entre comunas para un mismo tipo de obra (Ley N° 18.772).
- **Ejecución más ágil de la cartera vigente:** simplifica la tramitación de proyectos estructurantes como Alameda-Melipilla y Santiago-Batuco, que atraviesan múltiples comunas.
- **Uso eficiente de recursos públicos:** libera a una empresa del Estado de tributos que, en la práctica, implican transferir recursos públicos entre reparticiones del mismo Estado.
- **Sin impacto fiscal:** según el Informe Financiero de la Dirección de Presupuestos (I.F. N° 146/2026), el proyecto no irroga mayor gasto fiscal ni afecta el presupuesto del Gobierno Central.
- **Coherencia regulatoria**: equipara el tratamiento de la infraestructura ferroviaria estatal, siguiendo el precedente ya validado por la ley N° 18.772 respecto de Metro.

TRABAJANDO PARA USTED

Conclusiones y solicitud a la Comisión

Un ajuste normativo acotado, sin costo fiscal y con beneficios concretos

- **Un proyecto acotado y sin costo fiscal:** replica, para EFE, un tratamiento ya validado por la ley N° 18.772 respecto de Metro S.A., sin irrogar mayor gasto fiscal.
- **Beneficio directo para la cartera ferroviaria:** facilita la ejecución de proyectos estructurantes como el Tren Alameda-Melipilla y el Tren Santiago-Batuco, que en conjunto beneficiarán a más de 90 millones de pasajeros al año.
- **Solicitud a la Comisión:** se solicita respetuosamente a esta Comisión que, atendida la relevancia del proyecto para el fortalecimiento del sistema ferroviario nacional y la eficiencia en el uso de los recursos públicos, le otorgue la celeridad en su tramitación que estimen pertinente los señores diputados y diputadas.



142 AÑOS CONECTANDO A CHILE

1884 : Empresa de los Ferrocarriles del Estado
Empresa pública creada por ley

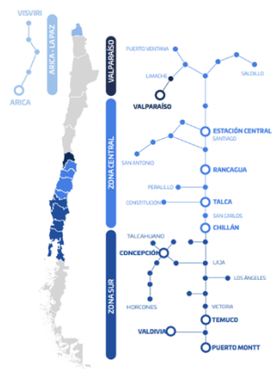
Pertenece a la Administración del Estado

Desarrolla una actividad de servicio público en la que prima el interés general por sobre el particular y promueve el bien común

DFL N°1 de 1993 del MTT (Ley Orgánica de EFE)
establece su objeto legal y sus estatutos.
- Proyecto: incorpora artículo 30 bis a LO de EFE

En 2025:
- **66** millones de pasajeros en **50** comunas de **10** regiones
- **9** millones de toneladas de carga en vías

En 2032:
- **150** millones de pasajeros en **66** comunas de **10** regiones
- **18** millones de toneladas de carga en vías.





ALGUNOS PROYECTOS DE EFE EN CURSO

Tren Alameda Melipilla 61 kilómetros de extensión 11 estaciones 8 comunas de RM 57 millones de pasajeros anuales.	**Tren Santiago Batuco** 26 kilómetros de extensión 8 estaciones 5 comunas de RM 35 millones de pasajeros anuales.	**Ampliación de capacidad Biotren.** Extensión de andenes, nuevos accesos, nuevos talleres, trenes dobles.	**Temuco Gorbea** Renovación de la vía, adquisición de nuevos trenes, nuevas paradas, cruces automáticos.	**Extensión de Limache a La Calera** 26 kilómetros 7 estaciones 15 trenes, 4 comunas atendidas.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

INFRAESTRUCTURA PÚBLICA ESTATAL: CATEGORÍA RECONOCIDA POR EL ORDENAMIENTO JURÍDICO

Infraestructura Pública ocupa bienes nacionales de uso público **(BNUP) en su ejecución:**

- **Administrados** por las Municipalidades, con facultades funcionales y administrativas (no de dominio, porque pertenecen a la Nación)
- Ocupación es **instrumental**: para la ejecución de infraestructura pública estatal estratégica.
- No existe apropiación privativa ni explotación patrimonial de BNUP

- **La Infraestructura Pública Estatal goza de exención de pago de derechos municipales establecida en la ley:**

- MOP/DGOP (incluye las concesiones viales)
- Serviu
- Metro SA
- Concesiones de servicios públicos: gozan de exenciones para el uso de BNUP en la ejecución de infraestructura de servicios públicos.



Viaducto del Malleco - 1890



Ferrocarril Los Andes Mendoza - 1910



Puente Ferroviario Biobío - 2025

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

OBRAS EJECUTADAS POR EFE SON TAMBIÉN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA ESTATAL

Obras ejecutadas por EFE son Infraestructura Pública Estatal:

- Persiguen fines de interés general
- Forman parte de la política pública de transporte

El uso de BNUP en proyectos de EFE son mayoritariamente para:

- Pavimentar calles y veredas
- Habilitar áreas verdes y bandejones
- Construir Pasos vehiculares y peatonales
- Realizar cambios de servicios
- Generar accesos a estaciones y a faenas

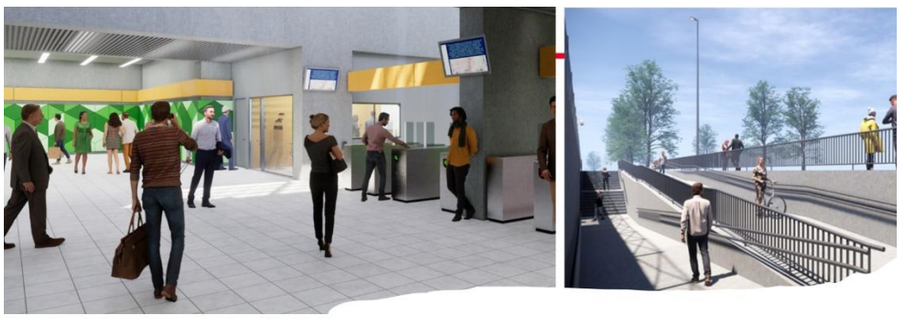


Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PROYECTOS CON BENEFICIOS COMPLEMENTARIOS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Ejemplo: Tren Alameda Melipilla aporta con + seguridad y + espacios públicos

- 263 mil m2 de pavimentos, cubre suelos, áreas verdes y veredas.
- Plantación de 811 árboles y 2.250 arbustos
- 158 cámaras de televigilancia con monitoreo 24/7
- 650 luminarias en espacios de uso público.
- Canalización con hormigón en 30 mil metros lineales de canales
- 14 pasos vehiculares desnivelados
- 12 puentes
- 11 estaciones en 8 comunas
- 99.549 metros lineales de confinamiento
- 47 pasos peatonales



Imágenes objetivo del proyecto

IMPLEMENTAR UN RÉGIMEN UNIFICADO PARA LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA DE TRANSPORTE TERRESTRE

Las obras de EFE **debiesen gozar de las mismas exenciones de derechos y tributos municipales** que las ejecutadas en transporte terrestre por otros organismos públicos (MOP, Serviu, Metro S.A., por ejemplo):

- Evita dispersión regulatoria, incertidumbre jurídica, diferencias territoriales e incremento artificial de costos que puede poner en riesgo la ejecución de los proyectos.

Garantiza el respeto a **principios** constitucionales y administrativos:
- Principio de igualdad ante la ley.
- Principio de eficiencia y eficacia, tanto administrativa como presupuestaria.
- Principio de coordinación y unidad de acción de los organismos públicos.

La norma propuesta sólo es aplicable a la infraestructura pública estratégica que persigue fines de interés general, en tanto estaría contenida en la Ley Orgánica de EFE y, por lo tanto, rige únicamente respecto de esta Empresa.



Expuso el Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Jorge Claude Bourdel.

Inició su intervención señalando que la empresa fue creada en 1884, mediante ley, y que, por su naturaleza, forma parte de la Administración del Estado. Indicó que EFE desarrolla una actividad de servicio público orientada a mejorar la calidad de vida de las personas mediante un sistema de transporte más eficiente, rápido y seguro.

Asimismo, señaló que durante las últimas décadas la empresa ha sido administrada con una perspectiva de largo plazo, independientemente de quienes hayan integrado su Directorio. Explicó que los proyectos ferroviarios se planifican con horizontes de 15 a 20 años y que, en consecuencia, las decisiones adoptadas consideran escenarios de largo plazo.

Expuso que EFE se encuentra actualmente desarrollando un plan que permitirá incrementar en aproximadamente 2,5 veces el número de pasajeros transportados anualmente, pasando de 66 millones de pasajeros en 50 comunas a 150 millones de pasajeros en 66 comunas de 10 regiones. Señaló que se trata de un plan desafiante y de gran relevancia para la empresa.

A continuación, explicó que EFE desarrolla infraestructura pública que, durante su ejecución, requiere ocupar bienes nacionales de uso público, lo que calificó como una ocupación instrumental, necesaria para la construcción de las obras. Señaló que, si bien la infraestructura pública estatal goza de exenciones de pago, la Ley Orgánica de EFE no contempla expresamente dicha exención.

Al respecto, comparó esta situación con la de Metro, cuya legislación sí contempla una exención respecto del pago asociado a la ocupación de bienes nacionales de uso público. Indicó que EFE, en la práctica, históricamente no había pagado estos derechos, hasta que en 2024, a raíz de un pronunciamiento de la Contraloría General de la República, se generó una situación que actualmente estaría provocando dificultades para el desarrollo de los proyectos de la empresa.

Agregó que organismos como el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General de Obras Públicas, las concesiones viales, el SERVIU y Metro cuentan con exenciones, mientras que en el caso de EFE esta situación no se encuentra contemplada expresamente. Señaló que, al revisar la historia de la ley de 1993, tampoco se habría abordado esta materia.

Asimismo, planteó que se produce una situación diferenciada cuando EFE ejecuta obras conjuntamente con el SERVIU o el Ministerio de Obras Públicas, pues la existencia o no de la exención dependería de quién actúe como mandante de la obra. Señaló que, cuando una misma obra es ejecutada por el SERVIU, no existirían dudas respecto de la exención, mientras que cuando es ejecutada por EFE se generan discusiones al respecto.

El señor Claude destacó que los proyectos de EFE comprenden, además de infraestructura ferroviaria, obras destinadas a pavimentar calles y veredas, habilitar áreas verdes y otras mejoras en las comunas por las que atraviesan los proyectos. Como ejemplo, mencionó el proyecto Melipilla-Alameda, indicando que contempla 47 pasos peatonales y la canalización de 30.000 metros lineales, entre otras obras destinadas a mejorar las condiciones de los espacios para la comunidad.

En este contexto, manifestó que el proyecto en discusión busca establecer un régimen unificado para la infraestructura pública de transporte terrestre, con independencia de quién ejecute las obras, de manera que estas puedan acceder a las mismas exenciones de derechos y tributos municipales. Señaló que ello permitiría evitar la dispersión regulatoria, la incertidumbre jurídica, las diferencias territoriales y los incrementos artificiales de costos.

Indicó que el plan de proyectos de EFE contempla inversiones por miles de millones de dólares y responde a una lógica de largo plazo. Agregó que la situación actualmente existente ha provocado que algunos proyectos se encuentren detenidos y que, dado que estos han sido evaluados por el Ministerio de Desarrollo Social, la incorporación de nuevos costos derivados del pago de derechos obligaría a reevaluarlos, lo que podría significar un importante retraso en el plan actualmente en ejecución.

El Presidente del Directorio de EFE sostuvo que la iniciativa permitiría garantizar principios constitucionales, entre ellos la igualdad ante la ley entre distintas instituciones, la eficiencia y eficacia administrativa y presupuestaria, y la coordinación y unidad de acción de los organismos públicos, considerando que se trata de organismos del Estado.

Precisó que la modificación propuesta al DFL N.º 1, que contiene la Ley Orgánica de EFE, sería aplicable exclusivamente a dicha empresa y, por tanto, no beneficiaría a empresas privadas de transporte ferroviario.

Finalmente, señaló que EFE ha encontrado una buena acogida en la mayoría de los alcaldes y concejos municipales, quienes en diversos casos han aplicado descuentos e incluso exenciones contempladas en sus respectivas ordenanzas. Sin embargo, indicó que estas ordenanzas no otorgarían la certeza jurídica necesaria para proyectos de largo plazo.

En cuanto al impacto económico, señaló que, si se aplicara el 100 % de los derechos a todos los proyectos que EFE actualmente tiene en cartera, el monto ascendería aproximadamente a 800 millones de dólares, recursos que la empresa no tendría contemplados en su disponibilidad financiera. Agregó que esta situación podría obligar, en determinados casos, a reevaluar los proyectos para determinar si mantienen su rentabilidad social, considerando el incremento de sus costos.

Expuso el Alcalde de Padre Hurtado, señor Felipe Muñoz Heredia, quien indicó que comparecía ante la Comisión en representación de aproximadamente 1.300.000 personas que viven entre las comunas de Estación Central y María Pinto, incluyendo, hacia el extremo de la provincia de Melipilla, las comunas que se verán directamente beneficiadas por el proyecto Melipilla-Alameda, actualmente ejecutado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Explicó que la evaluación del proyecto se inició en el año 1990 y que los vecinos de las comunas de la zona poniente de la Región Metropolitana llevaban más de 35 años esperando la implementación de este sistema de transporte, que permitiría garantizar un acceso más rápido al Gran Santiago.

Indicó que durante los últimos dos años se había observado un avance del proyecto y que, por esta razón, los municipios que representa, así como los municipios de las provincias de Talagante y Melipilla y de la provincia de Santiago por donde atraviesa la traza ferroviaria, habían efectuado excepciones mediante modificaciones de sus respectivas ordenanzas, con el objeto de facilitar el desarrollo de las obras y evitar nuevos retrasos derivados de los costos asociados a derechos municipales.

Señaló que, si bien los municipios valoraban la posibilidad de contar con dichos recursos, consideraba más importante que la ciudadanía pudiera disponer de este sistema de transporte. Como ejemplo, indicó que el proyecto permitiría trasladarse desde Padre Hurtado hasta Estación Central en aproximadamente 20 minutos durante las horas punta, en lugar de la hora y media o dos horas que actualmente puede tomar dicho trayecto.

Asimismo, se refirió a los habitantes de Alhué, quienes deben trasladarse primero hasta Melipilla y posteriormente hacia Santiago, trayecto que, según señaló, puede tomar al menos dos horas o dos horas y media en horario punta, además de implicar un costo elevado.

El alcalde sostuvo que las comunas que actualmente presentan mayores deficiencias en materia de transporte público serán las principales beneficiarias de este tipo de proyectos. Señaló que se encontraba representando a los municipios rurales de las provincias de Talagante y Melipilla, así como a los municipios de Maipú, Cerrillos y Estación Central.

Finalmente, solicitó a los integrantes de la Comisión que aprobaran el proyecto de ley, señalando que este permitiría mejorar la capacidad de EFE para desarrollar proyectos similares en otras comunas y regiones del país y garantizar el acceso a un sistema de transporte más rápido, que, según indicó, mejora la calidad de vida de las personas. Agregó que los alcaldes de las 11 comunas estaban dispuestos a apoyar la iniciativa.

Con posterioridad a la exposición de los invitados, intervinieron los parlamentarios.

El diputado Leandro Kunstmann señaló que los alcaldes probablemente preferirían contar con una obra ferroviaria antes que recibir los recursos correspondientes de EFE.

A continuación, manifestó su preocupación respecto de cómo se había llegado a la situación que motivaba el proyecto de ley, cuestionando que dicha circunstancia no hubiese sido advertida previamente al interior de EFE y que haya debido ser planteada a raíz de una consulta de un diputado, señalando que entendía que había sido el diputado Romero quien efectuó dicha consulta.

El diputado Kunstmann manifestó tener una opinión crítica respecto de EFE y señaló que así se lo había expresado al ministro. Indicó que en la Región de Los Ríos existían vías que, a su juicio, se encontraban totalmente abandonadas y que, al recorrer la Región Metropolitana, se observaban espacios asociados a las obras de EFE que se encontraban sucios y respecto de los cuales, según señaló, no existiría una adecuada colaboración con las municipalidades en materia de limpieza.

En este contexto, recordó que había solicitado anteriormente a la Comisión citar al director de EFE, lo que no se había realizado, y manifestó su interés en conocer, más allá del proyecto de ley en discusión, cuál era el plan de mejoras de la institución y si existía un plan de inversiones futuro.

Asimismo, cuestionó las dificultades que, según señaló, existirían para que las municipalidades puedan gestionar asuntos relacionados con EFE, indicando que incluso la solicitud de un cruce ferroviario requeriría múltiples gestiones y la firma del presidente de la empresa. Agregó que estas dificultades serían aún mayores para las regiones y que, particularmente en la Región de Los Ríos, EFE resultaría difícil de abordar para los municipios.

En relación con la modificación de la Ley Orgánica de EFE, planteó si, además de la materia específica del proyecto, sería posible introducir otras modificaciones a dicha normativa. No obstante, señaló que quizás correspondía circunscribir la iniciativa a la materia actualmente en discusión y abordar otros aspectos en el futuro.

Finalmente, manifestó su preocupación por que una empresa de la antigüedad y relevancia de EFE no hubiese advertido anteriormente la situación jurídica que dio origen a la iniciativa. Señaló que le parecía improcedente que nadie hubiese advertido dicha situación ni revisado la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El diputado Jaime Mulet señaló que en una sesión anterior había formulado una pregunta respecto de la aplicación de la iniciativa a empresas particulares, indicando que valoraba la aclaración efectuada por el ministro en cuanto a que, de aprobarse el proyecto, este no beneficiaría a empresas privadas de transporte ferroviario que desarrollan actividades con fines de lucro, tanto de carga como de pasajeros. En este contexto, mencionó el caso de Ferronor, respecto de la cual manifestó una opinión crítica por situaciones que, según señaló, se habrían producido en la Región de Atacama.

A continuación, planteó diversas consultas relacionadas con el proyecto.

En primer lugar, se refirió a los antecedentes que había recibido del alcalde de Estación Central, quien no pudo asistir a la sesión y tendría reparos respecto de la iniciativa. Señaló que, si bien comprendía que los alcaldes de las comunas rurales beneficiadas directamente por el proyecto respaldaran la iniciativa, estimaba necesario conocer la relación existente entre EFE y la Municipalidad de Estación Central, considerando la relevancia de dicha comuna y las obras que se desarrollarían en ella.

En este sentido, solicitó al ministro o al presidente del Directorio de EFE que explicaran cómo se encontraban las relaciones entre la empresa y la Municipalidad de Estación Central, atendidos los antecedentes y reparos planteados por dicho municipio.

En segundo lugar, consultó respecto del alcance de las exenciones contempladas en el proyecto. Preguntó si estas comprenderían únicamente las obras vinculadas directamente con las vías férreas y el desplazamiento de trenes, o si también alcanzarían otras obras, como locales comerciales, establecimientos comerciales u otras instalaciones asociadas a las estaciones.

Asimismo, solicitó precisar si las eventuales exenciones comprenderían obras nuevas, obras existentes o ambas, y quién sería el beneficiario en aquellos casos en que existan actividades comerciales vinculadas a las instalaciones de EFE, considerando que estas podrían generar ingresos para la empresa mediante arriendos o concesiones.

En tercer lugar, el diputado Mulet planteó una cuestión relacionada con la naturaleza de los derechos municipales. Señaló que el presidente del Directorio de EFE había invocado principios como la eficiencia, pero manifestó que era necesario considerar el fundamento jurídico de los derechos municipales.

Al respecto, sostuvo que estos derechos no constituirían un cobro meramente discrecional de los municipios, sino que estarían vinculados al trabajo que realizan los profesionales municipales para autorizar y fiscalizar determinadas obras. Mencionó particularmente la labor de los inspectores municipales y de las Direcciones de Obras Municipales.

Agregó que la Ley de Rentas Municipales establece el marco para estos ingresos y permite a los municipios percibir recursos conforme a las facultades que les reconoce la legislación. En consecuencia, solicitó conocer cómo se abordaría esta circunstancia en el proyecto, considerando que una eventual exención podría significar una carga adicional para los municipios por labores que estos igualmente deben desarrollar.

Finalmente, señaló que formulaba esta observación como una consulta y de buena fe, con el objeto de conocer el fundamento de la propuesta y determinar si los derechos municipales involucrados respondían efectivamente a una contraprestación por labores realizadas por los municipios.

En cuarto lugar, planteó una consulta respecto del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Señaló que, si se propone eximir a EFE del pago de determinados derechos municipales, correspondía

analizar por qué no se aplicaría un criterio similar respecto del IVA que grava la construcción de las obras.

Indicó que, según entendía, la construcción de las obras se encuentra afecta al IVA, correspondiente al 19 %, y planteó que, si se invocaba como fundamento que los recursos se trasladan entre organismos del Estado, también podría considerarse que los municipios forman parte del Estado, aunque sean órganos autónomos.

Concluyó señalando que, desde esta perspectiva, mientras la exención de derechos municipales tendría un impacto en los ingresos de los municipios, el pago del IVA tendría un efecto sobre los recursos del Fisco, por lo que estimaba necesario conocer el fundamento de establecer un tratamiento diferente entre ambos conceptos.

El diputado Pier Karlezi valoró la intervención del alcalde de Padre Hurtado y señaló que resultaba positivo que un alcalde reconociera que, frente a proyectos que considera beneficiosos, podía existir una alternativa distinta al cobro de impuestos.

A continuación, manifestó que coincidía en parte con lo planteado previamente por los diputados Leandro Kunstmann y Jaime Mulet. Señaló que entendía que el proyecto buscaba establecer una homologación de las condiciones de EFE con aquellas que rigen para Metro, destacando a esta última como un ejemplo de empresa estatal que, a su juicio, funciona adecuadamente.

Indicó que EFE se encontraba en una situación distinta y que, si el país iba a contar con un sistema ferroviario, este debía alcanzar un estándar acorde con las necesidades del país, considerando que dicho estándar actualmente lo representaría Metro.

Respecto de los permisos municipales, manifestó que, a su juicio, las obras de EFE no deberían pagar dichos permisos, al tratarse de obras del Estado. Sin embargo, planteó que era necesario determinar para qué se otorgaría esta exención, considerando el servicio que actualmente presta EFE.

En este contexto, señaló que buscaba respaldar también la preocupación planteada por los alcaldes, debido a que los usuarios de los servicios ferroviarios suburbanos y de los tramos que conectan con municipios rurales enfrentarían, según indicó, condiciones de transporte que consideraba incómodas.

Asimismo, destacó la relevancia histórica del transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia y mencionó que antiguamente existían servicios como el autotrén, que permitía a los pasajeros trasladar sus vehículos en tren hacia el sur. Señaló que el transporte ferroviario podía constituir una alternativa relevante frente a los costos asociados a los peajes.

En este sentido, solicitó conocer si EFE contaba con un plan de inversiones que permitiera que la eventual exención de permisos municipales se tradujera en un programa efectivo de inversión y en el fortalecimiento del sistema ferroviario nacional.

El diputado manifestó que, a su juicio, sería preferible contar con un sistema ferroviario que funcionara adecuadamente de norte a sur antes que desarrollar nuevos proyectos ferroviarios, señalando que, si el sistema existente no funcionaba adecuadamente, resultaba difícil justificar la construcción de nuevas líneas.

Respecto de Estación Central, señaló que, con un sistema ferroviario funcionando adecuadamente, dicha comuna podría ser una de las principales beneficiadas, debido a que un buen servicio ferroviario podría generar dinamismo, inversión, actividad comercial y un polo de atracción.

Finalmente, el diputado Karlezi manifestó su interés en conocer cuál era el objetivo de aprobar la exención de permisos municipales, señalando que esta debía traducirse en inversiones efectivas y en un fortalecimiento real del sistema ferroviario. Concluyó señalando que, si se iban a destinar recursos a EFE, estos debían utilizarse en proyectos que permitieran contar con un sistema ferroviario que prestara un servicio efectivo a la ciudadanía.

El diputado Agustín Romero señaló que había sido uno de los parlamentarios que, junto con el diputado Leónidas Romero, había presentado un requerimiento ante la Contraloría General de la República respecto del cobro de nuevos derechos municipales a EFE por parte de la Municipalidad de Maipú, situación que, según indicó, también se repetiría en otras comunas donde actualmente se ejecutan obras del proyecto ferroviario.

Explicó que, a su juicio, la Ley de Rentas Municipales establece claramente cuáles son las entidades que se encuentran exentas del pago de derechos municipales, señalando que estas se refieren fundamentalmente a empresas de beneficencia. Planteó que, al momento de dictarse la Ley Orgánica de EFE, posiblemente no existía la actual Ley de Rentas Municipales, lo que podría explicar la regulación vigente.

Manifestó que comprendía la finalidad del proyecto, pero señaló que no necesariamente compartía la idea de homologar la situación de EFE con la de Metro. Al respecto, indicó que también había tenido experiencia trabajando en la Municipalidad de Santiago y que los municipios debían enfrentar los efectos de las obras de Metro, incluyendo la ocupación de espacios públicos y las labores asociadas al tránsito y vigilancia.

En relación con EFE, señaló que, al recorrer la franja ferroviaria entre Estación Central y Maipú, particularmente en sectores de Cerrillos y Estación Central, observaba espacios que calificó como un verdadero basural, planteando que finalmente sería el municipio el que debía hacerse cargo de dicha situación.

Reconoció que, en el caso de Maipú, los montos asociados a los derechos municipales podrían ser elevados y que el cobro de estos derechos podría incrementar significativamente el presupuesto de una obra. Sin embargo, señaló que echaba de menos en la iniciativa algún mecanismo de compensación para los municipios por las externalidades que genera la ejecución de las obras ferroviarias.

En este sentido, señaló que los municipios deben hacerse cargo de diversas situaciones derivadas de las obras, tales como la circulación de grúas y camiones, la afectación de calles por el transporte de áridos, la contaminación y los ruidos, entre otros efectos que impactan a las comunidades próximas a los proyectos.

Agregó que, si bien las obras ferroviarias pueden generar importantes beneficios para la población, ello no significa

necesariamente que los vecinos de las comunas involucradas reciban gratuitamente el servicio de transporte, por lo que consideraba necesario abordar también los efectos que las obras producen en los municipios.

Manifestó que la norma propuesta le parecía amplia, puesto que contemplaría la exención de derechos y tributos municipales, cualquiera sea su denominación, respecto de las obras derivadas directamente del objeto de EFE. Mencionó, entre otras, las vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para la construcción y operación de los servicios ferroviarios.

Señaló que, además, la propuesta contemplaría la exención de permisos municipales, mientras que el responsable de enfrentar las consecuencias de las obras dentro de la comuna sería finalmente el alcalde.

En consecuencia, sostuvo que consideraba que la iniciativa estaba bien orientada y que podía ser necesaria para viabilizar determinados proyectos, pero estimó que requería, al menos, dos incisos adicionales que establecieran la responsabilidad de EFE respecto de las externalidades negativas que producen sus obras.

Por lo anterior, solicitó, por intermedio de la Presidencia, al ministro y a EFE evaluar la posibilidad de perfeccionar el proyecto, señalando que esta Comisión constituía la instancia adecuada para complementar y enriquecer la iniciativa antes de su eventual discusión en la Comisión de Hacienda.

Finalmente, planteó la necesidad de alcanzar un equilibrio entre las condiciones otorgadas a Metro y las obligaciones que debe asumir EFE respecto de las comunas en las que desarrolla sus proyectos. En este contexto, preguntó por la situación de las estaciones ferroviarias existentes en otras regiones, particularmente respecto de su estado de conservación, limpieza, seguridad y eventual existencia de focos de delincuencia.

Señaló que, en determinadas situaciones, mientras los municipios serían responsabilizados por las condiciones existentes en sus territorios, EFE argumentaría que determinados espacios corresponden a terrenos privados. Por ello, sostuvo que el proyecto debía permitir viabilizar los proyectos ferroviarios, pero también hacerse cargo de dicha realidad.

Finalmente, manifestó que, a su juicio, EFE no constituía actualmente un buen vecino para las comunas donde desarrolla sus actividades, por lo que consideraba necesario que, a partir de esta iniciativa, se construyera una nueva relación entre EFE y los municipios, reconociendo los efectos positivos de los proyectos ferroviarios, pero estableciendo también mecanismos para que la empresa se hiciera cargo de las externalidades que estos generan.

El diputado Ignacio Achurra manifestó que, en términos generales, estaba de acuerdo con el proyecto. Señaló que, como representante del Distrito N.º 14, conocía la realidad expuesta por el alcalde de Padre Hurtado y que una situación similar se presentaba en Melipilla y en las demás comunas por las que atraviesa el proyecto.

Destacó que se trataba de un proyecto ampliamente esperado y anhelado, cuya primera idea databa de hacía más

de 30 años. Indicó que la iniciativa contempla una extensión de 61 kilómetros, atraviesa ocho comunas y beneficiaría a cerca de 2 millones de personas.

En este contexto, señaló que resultaba razonable facilitar las condiciones y reducir los costos para que las instituciones públicas pudieran desarrollar el proyecto, por lo que manifestó su acuerdo, en principio, con la iniciativa.

No obstante, planteó dos preocupaciones. En primer lugar, se refirió al caso particular de Estación Central, señalando que consideraba razonable evaluar un perfeccionamiento de la norma que permitiera hacerse cargo de las comunas que presentan una condición ferroviaria significativa. Explicó que la extensión de infraestructura de EFE en Estación Central es sustancialmente mayor que en otras comunas y que, si bien el proyecto genera externalidades positivas, también produce otras externalidades que implican la necesidad de destinar recursos municipales.

En este sentido, manifestó estar de acuerdo con lo planteado por el diputado Agustín Romero, en cuanto a que los municipios resienten la convivencia con un vecino como EFE, debido al despliegue de infraestructura que mantiene y al impacto que esta genera en las comunas. Como ejemplo, señaló que al observar la vía férrea en Estación Central pueden apreciarse problemas relacionados con el acopio de escombros, entre otros aspectos.

Por lo anterior, solicitó que, en caso de aprobarse el proyecto en general, se otorgara un plazo para presentar indicaciones, evitando cerrar inmediatamente su discusión en particular, de modo que pudiera contemplarse alguna excepcionalidad, especialmente respecto de comunas como Estación Central. Señaló que, en términos generales, consideraba que el proyecto estaba correctamente orientado.

En segundo lugar, formuló una consulta respecto del alcance de la exención contemplada en el articulado del Ejecutivo. Señaló que esta no parecería limitarse únicamente a la ejecución de obras en construcción, sino que también abarcaría la operación de los servicios.

En este sentido, solicitó aclarar si ello implicaría que todas las instalaciones de EFE quedarían exentas de pago una vez terminados los procesos y períodos de construcción y durante su funcionamiento normal. Explicó que EFE no cuenta únicamente con instalaciones estrictamente ferroviarias, sino también con instalaciones de carácter administrativo ubicadas en distintos municipios, por lo que estimaba necesaria una precisión sobre este punto.

Finalmente, reiteró su solicitud de votar el proyecto en general y establecer un plazo para presentar indicaciones, señalando que se trataba de una iniciativa bien orientada y especialmente relevante para el Distrito N.º 14 y para las comunas de Melipilla, Padre Hurtado y Talagante, pero que, a su juicio, requería algunas correcciones y debía abordar la eventual situación particular de una comuna como Estación Central.

El diputado Fabián Ossandón señaló que representaba a la Región de Antofagasta, indicando que la materia en discusión resultaba distante para dicha región, debido a que EFE no tiene presencia en ella.

Manifestó que esta situación le parecía una cuestión de justicia para la Región de Antofagasta y aprovechó la presencia del ministro y de representantes de la empresa para solicitar que la región no fuese olvidada y que EFE tuviera presencia en ella.

Señaló que la Región de Antofagasta constituye una de las regiones más importantes y estratégicas del país y que, a su juicio, no resultaba posible respaldar iniciativas de esta naturaleza mientras la región no contara con una infraestructura ferroviaria equivalente.

En este contexto, hizo un llamado a que, en lo sucesivo y durante el actual Gobierno, se reconociera el aporte de la Región de Antofagasta y se avanzara en la modernización de su sistema de transporte público. Indicó que esta necesidad era urgente, atendidas las distancias existentes entre las distintas comunas y las solicitudes formuladas por la comunidad.

Como ejemplo, señaló que a los habitantes de la región les gustaría contar con un servicio ferroviario que permitiera llegar hasta el aeropuerto en tren, situación que actualmente no existe.

Finalmente, manifestó que, pese a los anuncios efectuados en esta materia, los habitantes de la Región de Antofagasta continuaban esperando una solución, por lo que solicitó que la Comisión tuviera presente el rol estratégico de dicha región y que se avanzara en un sistema ferroviario que permitiera acercar las necesidades de sus habitantes al Estado.

El presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Jorge Claude Bourdel respondió a las observaciones formuladas por los diputados Leandro Kunstmann y Pier Karlezi, señalando que comprendía que pudiera existir la percepción de que EFE no siempre alcanzaba el nivel esperado, pero indicó que la empresa se encontraba precisamente trabajando para mejorar esta situación.

Explicó que el plan de desarrollo de EFE contempla incrementar de 66 millones de viajes anuales a 150 millones de viajes, lo que implicaría una mayor utilización del sistema ferroviario. Para ello, señaló que se están incorporando más de 50 trenes nuevos y extendiendo las obras a distintas comunas, con el objetivo de llegar a un mayor número de personas.

Indicó que EFE administra aproximadamente 2.600 kilómetros de vías, lo que supone una dificultad importante en materia de conservación. Reconoció que existen sectores que no siempre se encuentran en las condiciones que la empresa quisiera, pero destacó que existe un plan de desarrollo orientado a mejorar la calidad de vida de las personas y a reducir, en la medida de lo posible, las externalidades negativas asociadas a los proyectos.

En este contexto, señaló que EFE ha alcanzado acuerdos con diversos municipios para entregar terrenos en usufructo destinados a la construcción de plazas y otros espacios. Asimismo, indicó que todos los proyectos que se encuentran en desarrollo cuentan con una Resolución de Calificación Ambiental, que contempla planes de mitigación.

Como ejemplo, mencionó el proyecto Melipilla-Santiago, señalando que en los distintos proyectos ferroviarios se contemplan obras como plazas, juegos infantiles, pasarelas y pasos

desnivelados, entre otras medidas destinadas a mejorar las condiciones de los espacios para las comunidades.

En relación con las consultas formuladas por el diputado Jaime Mulet, el Presidente de EFE señaló que la empresa entiende que la exención propuesta se aplica únicamente a las obras y mientras estas se encuentran en ejecución. Explicó que durante la construcción se requiere disponer de instalaciones de faena y otros espacios necesarios para desarrollar las obras, los que posteriormente son retirados y los terrenos recuperados y dejados en mejores condiciones que aquellas en que se encontraban.

Respecto del IVA, indicó que EFE efectivamente paga dicho impuesto, pero que posteriormente lo recupera, describiendo esta situación como un ejercicio contable y financiero. Señaló que la devolución se solicita posteriormente y que, en la práctica, podría entenderse que EFE no asume finalmente el costo del IVA.

En cuanto a las observaciones del diputado Agustín Romero, señaló que EFE efectivamente se encuentra realizando medidas de mitigación y que, además, tiene la obligación de hacerlo conforme a las respectivas Resoluciones de Calificación Ambiental. Indicó que los proyectos no podrían ejecutarse si no se cumplieran dichas medidas.

Agregó que estas acciones buscan generar espacios y lugares más agradables para los vecinos y reconoció que durante la ejecución de las obras las comunidades deben enfrentar dificultades, pero sostuvo que el objetivo es que el resultado final sea mejor que las condiciones existentes previamente.

Respecto de las observaciones del diputado Ignacio Achurra, señaló que Estación Central constituye un caso particular, por tratarse de la estación más importante de la red. Indicó que EFE había planteado a la Municipalidad de Estación Central un proyecto asociado a Melipilla-Santiago que contempla un tramo soterrado, con el objeto de evitar aumentar la congestión existente.

Explicó que dicho tramo soterrado permitiría una conexión directa con la Línea 1 de Metro, sin necesidad de llegar a la superficie, buscando reducir en lo posible el aumento del flujo de personas en la comuna.

Reconoció que la relación entre EFE y la Municipalidad de Estación Central requiere un tratamiento especial y señaló que la empresa se encontraba realizando esfuerzos para alcanzar un entendimiento adecuado con dicho municipio.

Finalmente, respecto de la consulta formulada por el diputado Fabián Ossandón sobre la situación ferroviaria de Antofagasta, señaló que se trata de una materia que EFE mantiene dentro de su horizonte de planificación, al igual que otras regiones. Sin embargo, fue enfático en señalar que no existe actualmente un proyecto concreto para Antofagasta.

Explicó que este tipo de iniciativas requiere atravesar distintas etapas, entre ellas prefactibilidad, factibilidad, evaluación ante el Ministerio de Desarrollo Social, calificación ambiental e ingeniería. En consecuencia, indicó que el proyecto para Antofagasta no se encuentra contemplado dentro del plan de los próximos cinco a siete años, aunque

señaló que ello no significa que pueda desarrollarse posteriormente y manifestó su deseo personal de que así ocurra, recordando que había vivido siete años en Antofagasta.

La Gerente Legal Corporativa de EFE, señora María José Poblete Gómez señaló que respondería algunas de las preguntas de carácter jurídico formuladas por los diputados y, en primer término, explicó las razones que habrían llevado a la situación actualmente existente.

Indicó que, para EFE, resultaba sorprendente que esta situación no se hubiese advertido con anterioridad, señalando que históricamente las municipalidades habían considerado que los proyectos de EFE correspondían a proyectos de interés general, vinculados a la construcción de infraestructura pública estatal.

Explicó que los organismos públicos cuentan con exenciones respecto de la construcción de este tipo de obras y que, en ese contexto, los municipios habían otorgado a EFE las respectivas exenciones. Agregó que se celebraban convenios en el marco de las Resoluciones de Calificación Ambiental, mediante los cuales EFE asumía diversas medidas de mitigación.

Como ejemplo, mencionó que en Estación Central se contemplaban medidas asociadas a pantallas acústicas y vibraciones, y señaló que, en el proyecto ferroviario Melipilla, existía una cantidad importante de obras destinadas no solo a mitigar los efectos negativos de los proyectos, sino también a generar beneficios para las comunas por las que estos atraviesan.

Señaló que, bajo este entendimiento, EFE había funcionado con las distintas municipalidades. Sin embargo, explicó que, a raíz de un pronunciamiento de la Contraloría General de la República, emitido con ocasión de la situación de Maipú, los municipios modificaron su actuación.

Precisó que EFE solicitó posteriormente una aclaración del pronunciamiento y que, respecto de la facultad de las municipalidades para eximir o rebajar el pago de permisos asociados a bienes nacionales de uso público, se emitió un segundo dictamen por parte del Contralor Subrogante, en el cual se establecería que las municipalidades cuentan con dicha facultad.

Explicó que los bienes nacionales de uso público pertenecen a la nación y que las municipalidades no son propietarias de ellos, sino que ejercen facultades de administración. Añadió que los derechos municipales contemplados en la Ley de Rentas Municipales, cuando no están fijados directamente por ley, pueden ser establecidos mediante ordenanzas municipales.

Indicó que, conforme a la jurisprudencia de la Contraloría mencionada en su exposición, las ordenanzas municipales pueden establecer exenciones y rebajas, siempre que estas cumplan

determinadas características, sean generales y respondan a criterios de razonabilidad.

A continuación, explicó que la razón por la cual estas exenciones se han aplicado a EFE radica en que la empresa desarrolla infraestructura pública estatal y que la ocupación de bienes nacionales de uso público que realiza constituye una ocupación instrumental para la ejecución de dichas obras. Señaló que, a diferencia de otros casos, no existiría una apropiación privativa ni una explotación patrimonial de dichos bienes por parte de EFE, sino que se trataría de proyectos de interés general y nacional.

En relación con la consulta formulada por el diputado Jaime Mulet respecto de qué pierde o qué trabajo realiza la municipalidad a cambio del pago de estos derechos, señaló que, en estos casos, los municipios no financian la infraestructura ferroviaria, no asumen riesgos respecto de las obras, no actúan como propietarios de los bienes nacionales de uso público y tampoco entregan una contraprestación.

Por ello, sostuvo que, a su juicio, la exención resulta razonable, al igual que en otros casos vinculados al transporte terrestre, mencionando las obras del Ministerio de Obras Públicas, del SERVIU y de Metro.

Finalmente, indicó que este tipo de exenciones también se aplica en otros ámbitos y que incluso los concesionarios de servicios públicos, pese a ser privados, cuentan con exenciones respecto de los trabajos que ejecutan en bienes nacionales de uso público, debido a que prestan un servicio público.

Concluyó señalando que estas eran las precisiones que quería formular respecto de las facultades de las municipalidades.

El biministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones señaló, complementando lo expuesto respecto de los proyectos ferroviarios, que el plan futuro de EFE contempla la expansión de la red y nuevos proyectos, junto con un plan de optimización.

Explicó que dicho plan de optimización tiene como objetivo el uso eficiente de los recursos públicos, considerando que EFE recibe un subsidio significativo y que, por tanto, corresponde administrar responsablemente los recursos públicos. Indicó que uno de los desafíos de la actual administración de EFE consiste precisamente en avanzar en la optimización y en el uso eficiente de dichos recursos.

En relación con Estación Central, señaló que se trata de un caso particular. Explicó que una parte importante de los pasajeros del servicio Melitren se bajará en la Línea 6 de Metro, en Los Cerrillos, a propósito de la extensión que se encuentra ejecutando Metro de Santiago, y que desde allí continuará su desplazamiento hacia el oriente.

Agregó que, según lo expuesto, una parte importante de los pasajeros se bajará en dicho sector, lo que contribuiría a

disminuir el uso de Estación Central como estación terminal de buses. En este sentido, sostuvo que ello también tendría efectos positivos en el uso y desgaste de la vialidad y, paralelamente, contribuiría a generar una plusvalía en el entorno de Estación Central.

Respecto de Antofagasta, señaló que se trata de un caso que se encuentra dentro del ámbito de interés del Ejecutivo, al igual que otras regiones, particularmente considerando la proyección de proyectos mineros y la interacción con Argentina.

Explicó que, si se logra avanzar y destrabar proyectos mineros, la inversión extranjera tendría una importancia significativa y que tanto los proyectos mineros del norte como aquellos vinculados a Argentina requerirían infraestructura relevante. En este contexto, indicó que la infraestructura ferroviaria, conjuntamente con la infraestructura portuaria, presenta un potencial especialmente importante en dichas regiones.

Agregó que se habían sostenido conversaciones con el alcalde de Antofagasta y con el gobernador regional para analizar de qué manera los royalties y otros impuestos mineros podrían contribuir al financiamiento de proyectos ferroviarios de carácter más local, eventualmente de características similares a un tranvía. Señaló que esta materia se encontraba en evaluación y que existía una oportunidad para continuar las conversaciones al respecto.

Finalmente, el biministro señaló que la ejecución de proyectos de infraestructura, al igual que ocurre con Metro, autopistas y teleféricos, genera impactos locales. Indicó que estos impactos son abordados, en general, mediante las respectivas Resoluciones de Calificación Ambiental, en cuyo marco las autoridades locales y los representantes del territorio pueden formular sus observaciones.

Manifestó la disposición del Ejecutivo a continuar perfeccionando la propuesta, señalando que consideraba urgente y necesario avanzar con la iniciativa. No obstante, planteó la conveniencia de mantener la simetría con Metro, de manera que las eventuales modificaciones o nuevas indicaciones no incrementaran los costos ni generaran mayores retrasos en los proyectos.

Concluyó señalando que, si bien existía disposición para analizar aspectos específicos, estimaba que la simetría con Metro debía constituir el criterio de referencia para permitir que los proyectos avanzaran con la mayor rapidez posible.

El alcalde de Padre Hurtado, señor Felipe Muñoz Heredia, señaló que la mayoría de las obras de mitigación se encuentran contempladas en los proyectos. En particular, se refirió al caso del proyecto Tren Melipilla-Alameda, indicando que existió una importante instancia de participación ciudadana respecto de determinadas situaciones relacionadas con expropiaciones y otras externalidades que generaría el proyecto, las que fueron abordadas en dicho proceso de participación ciudadana, como parte del procedimiento asociado a la autorización ambiental.

Asimismo, se refirió a los basurales o microbasurales existentes en la traza ferroviaria, señalando que esta situación se relacionaba también con el hecho de que, hasta antes del desarrollo del proyecto, gran parte de la traza no se encontraba cercada. Explicó que ello permitía el ingreso de personas que depositaban basura, escombros y generaban otras situaciones o incivilidades.

Finalmente, señaló que, desde la experiencia de las provincias de Talagante y Melipilla, las denominadas obras de arte contempladas en el proyecto corresponden a obras de beneficio directo para la ciudadanía, mencionando, entre otras, plazas, parques y accesos, que los municipios muchas veces no cuentan con recursos suficientes para desarrollar directamente.

Posteriormente, el diputado Jaime Mulet se refirió al proyecto ferroviario y manifestó ser partidario del desarrollo del ferrocarril. Señaló que las externalidades positivas asociadas al uso masivo de este medio de transporte, particularmente para el transporte de pasajeros, eran relevantes para el desarrollo del país.

Destacó el ahorro en combustibles fósiles que, a su juicio, genera el transporte ferroviario y señaló que EFE utiliza energía eléctrica, mediante catenaria, al menos en la zona a la que se estaba haciendo referencia.

En este sentido, sostuvo que consideraba importante que se realizara un esfuerzo adicional para fortalecer el transporte ferroviario y manifestó su disposición a que este fuera más competitivo.

No obstante, reiteró su preocupación respecto de la relación entre EFE y la Municipalidad de Estación Central, señalando que esta situación debía ser abordada por el ministro y por el presidente del Directorio de EFE con dicha municipalidad, atendido que en esa comuna se encuentra el principal recinto de la empresa.

Finalmente, reafirmó la importancia de promover el ferrocarril y el transporte de pasajeros, destacando el uso de energía eléctrica y la reducción del consumo de combustibles fósiles, así como los efectos asociados al calentamiento global y al efecto invernadero.

Expuso el señor Felipe Muñoz, alcalde de Estación Central, quien concurrió en representación del presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades y en su calidad de presidente de la Comisión de Transporte de dicha asociación.

El alcalde dejó una presentación[1] a disposición de la comisión y expuso respecto de las externalidades que, a su juicio,

---

1 https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=36910&prmTipo=DOCUMENTO_COMISIONDOCUMENTO

generan las obras ferroviarias en las comunas por las cuales atraviesan, particularmente en Estación Central. Señala que estas obras generan impactos sobre calles, aceras, áreas verdes, espacios públicos, seguridad, fiscalización, aseo, mantención, conservación, conectividad vial, paraderos, iluminación, movilidad urbana y accesibilidad.

Manifiesta que la comuna de Estación Central soporta una carga territorial significativa debido a su condición de comuna de transporte y sostiene que una eventual exención total de derechos municipales implicaría una disminución relevante de los ingresos municipales destinados a enfrentar las externalidades generadas por las obras de EFE.

Expone antecedentes relativos a los costos de reposición y recuperación de áreas verdes y de mejoramiento urbano, y plantea la necesidad de considerar mecanismos de compensación territorial.

Finalmente, propone la conformación de una mesa de trabajo intersectorial integrada por la Asociación Chilena de Municipalidades, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, EFE, Subdere y la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputadas y Diputados, destinada a estudiar mecanismos de mitigación y compensación en aquellas comunas afectadas por externalidades que no alcancen a ser cubiertas por los sistemas de evaluación ambiental.

A continuación**, intervino la señora Paulina Henoch Inostroza, vicepresidenta del directorio de EFE,** quien agradece la invitación y señala que el proyecto constituye una iniciativa relevante para la infraestructura pública. Manifiesta la disposición de EFE para analizar las indicaciones formuladas y contribuir a que el proyecto pueda implementarse de la mejor forma.

El **diputado Kunstmann** solicita la unanimidad de la Comisión para postergar la votación en particular del proyecto de ley, señalando que personalmente solicitará al Ejecutivo que formule una indicación al proyecto, debido a que ha llegado a la convicción de que no está dispuesto a que EFE no pague nada.

Expresa que, desde el punto de vista regional, EFE ha generado situaciones que considera perjudiciales para la Región de Los Ríos, señalando que existen terrenos ocupados y dificultades relacionadas con el acceso a un hospital, respecto de los cuales la empresa no habría dado solución.

Agrega que existe un terreno de aproximadamente 800 metros por 20 metros de ancho, respecto del cual se estarían cobrando 100 millones de pesos a la Municipalidad de Los Lagos por el acceso al hospital, cuestionando que, en ese contexto, EFE solicite exenciones del pago de derechos municipales.

Asimismo, señala que existen terrenos ocupados en Mariquina, específicamente en el sector de Ciruelo, respecto de los cuales la municipalidad debe destinar recursos. Indica que esta situación, según lo expuesto por el alcalde de Estación Central, se produciría en distintas partes de Chile.

Finalmente, señala que existen proyectos de APR paralizados debido a terrenos de EFE y consulta si existe acuerdo para postergar la votación del proyecto para la próxima sesión. Así se acordó.

El Biministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones señaló que EFE sí paga, por decirlo de alguna forma, las intervenciones de estos proyectos. Explica que existe una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) aprobada, en la que participan diversos actores, entre ellos los actores territoriales, los municipios y el Ministerio del Medio Ambiente, y que contempla medidas compensatorias. Agrega que este proyecto no constituye una excepción y que, en general, se contemplan estas medidas en los proyectos. Reconoce que existen algunas localidades en regiones donde el funcionamiento de la infraestructura ferroviaria presenta oportunidades importantes de mejora, señalando que son plenamente conscientes de ello.

No obstante, respecto del caso particular de Melitren, señala que se trata de un proyecto que ya cuenta con su RCA aprobada y que contempla medidas de mitigación y compensación. Como ejemplo, indica que se consideran 15 pasos a desnivel a lo largo de toda la faja del proyecto, lo que representa una inversión muy significativa destinada a mejorar la calidad del servicio y, especialmente, la seguridad.

Asimismo, señala que EFE, Metro y las demás infraestructuras mencionadas sí pagan cifras importantes y que, dado que se trata de empresas del Estado, es finalmente el Fisco el que proporciona los recursos para estas medidas, más que las propias empresas. Añade que, en el caso de Melitren, existe una inversión importante en medidas de mitigación.

En relación con las tres indicaciones, señala que la primera, que restringe la exención a la ejecución de obras, excluyendo la operación y la ocupación del beneficio, les parece adecuada. Por lo tanto, manifiesta que están a favor de dicha indicación, considerando que resulta suficiente para alcanzar el objetivo perseguido.

Respecto de la segunda indicación, señala que busca aclarar que la exención no alcanza la operación de la infraestructura una vez construida la obra. Sin embargo, manifiesta que la forma en que se encuentra redactada podría generar algún tipo de confusión para quienes la lean, por lo que señala que tienen esa inquietud respecto de su redacción.

Finalmente, respecto de la tercera indicación, que condiciona la exención a que EFE elabore y coordine con las municipalidades un plan para cada obra o etapa, señala que aquello ya se realiza y que forma parte de la RCA, por lo que considera que constituye un aporte adicional que no sería necesario incorporar.

Añade que estos proyectos generan importantes beneficios sociales y que la llegada de una estación de Metro o de un nuevo servicio genera impactos localizados, los cuales ya cuentan con sus respectivas medidas de mitigación.

En consecuencia, señala que la posición del Ejecutivo respecto de las tres indicaciones es: a favor de la primera, por definir respecto de la segunda y en contra de la tercera.

El **diputado Gatica** señala que interviene como representante del distrito 8°, entre cuyas comunas se encuentra Estación Central.

Expuso que, a pesar de ser Estación Central una comuna clave del país, recibe buses provenientes de todo el territorio nacional. Señala que los vecinos sienten que la comuna no recibe las retribuciones que debería tener por su importancia. Agrega que constituye también un foco comercial para toda la Región Metropolitana, al que concurren personas de distintos sectores para realizar sus compras.

En este contexto, hace un llamado respetuoso a la Comisión, por intermedio de su Presidente, para que se tenga en consideración lo expuesto por el alcalde, quien representa a numerosos vecinos de la comuna de Estación Central, y para que se pueda establecer una excepción respecto de dicha comuna.

Señala que Estación Central podría experimentar un deterioro de la comuna a propósito de este tren, reconociendo, a su vez, que el proyecto traerá un gran beneficio para el país, la Región Metropolitana y sus vecinos. Sin embargo, sostiene que la comuna de Estación Central no se vería beneficiada completamente con el proyecto.

Finalmente, reitera su llamado a la Comisión para que se atienda lo expuesto por el alcalde y pueda ser revisado, con el objeto de alcanzar una buena ley.

Expuso el señor Cristian García Castillo, experto en Derecho Municipal, quien dejó una presentación[2] a disposición de la comisión. Explicó consideraciones relativas al financiamiento del transporte público y al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional. Expuso sobre los recursos destinados a dicho fondo y planteó que parte de ellos se distribuye a empresas y sociedades del Estado, entre ellas la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Asimismo, aborda aspectos relativos al régimen tributario aplicable a las empresas del Estado y sostiene que EFE recibe recursos del Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional. Finalmente, plantea como cuestión de fondo cuál es la razón por

[2] https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/documentos.aspx?prmID=4885

la cual los municipios deberían contribuir a la rentabilidad de la operación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Expuso la señora María José Poblete, fiscal de EFE, quien efectúa precisiones respecto de los impactos de los proyectos ferroviarios y de las medidas de mitigación y compensación contempladas en las respectivas resoluciones de calificación ambiental.

Señala que EFE mantiene disposición para hacerse cargo de las externalidades que puedan generar sus proyectos y que, en el caso del proyecto Alameda-Melipilla, se han contemplado diversas medidas de mitigación.

Explica, además, las dificultades que genera para EFE la existencia de distintas tasas y criterios municipales respecto de los permisos de ocupación de bienes nacionales de uso público y sostiene que la iniciativa legal busca otorgar certeza respecto del tratamiento aplicable a este tipo de infraestructura.

Señala que quisiera referirse a la certeza que requieren este tipo de proyectos, indicando que, por tratarse de proyectos que atraviesan numerosas municipalidades, se encuentran expuestos a distintos tipos de tasas fijadas por cada uno de los municipios.

Explica que esta es una de las razones por las cuales este tipo de infraestructura tiene un tratamiento especial en materia de exenciones. Señala que dicho tratamiento también lo tienen otras entidades, mencionando a Serviu, el MOP y Metro, e incluso a empresas privadas que prestan servicios públicos.

Agrega que EFE es una empresa considerada servicio público, señalando que la Corte Suprema estableció que constituye un servicio público y que desarrolla una actividad no lucrativa. En este sentido, sostiene que se trata de una empresa creada por ley y que presenta una particularidad, razón por la cual la desigualdad territorial que depende de las conversaciones, de los convenios y de las tasas que fije cada alcalde para este tipo de permisos genera falta de certeza y aumenta los costos de estos proyectos.

En relación con la tercera indicación, señala que esta no soluciona dicho problema, puesto que implicaría que, además de aprobar las RCA para obtener los permisos de calificación ambiental y acercarse a los municipios para determinar si se aplican las exenciones y rebajas que, según señala, la Contraloría General de la República ha reconocido en una jurisprudencia uniforme que pueden otorgarse, tendrían que negociar un plan de mitigación con cada uno de los municipios por los que atraviesa la faja.

El **diputado Mulet** señaló que quisiera formular una pregunta respecto de la causa del conjunto de derechos que cobran los municipios. Pregunta qué es lo que faculta a los municipios para cobrar

determinados recursos establecidos en la Ley de Rentas Municipales y que el proyecto de ley busca eximir a Ferrocarriles.

En segundo término, formula una afirmación. Señala que le gusta el proyecto de Ferrocarriles, que tiene varios años, y que entiende que la empresa solicite la rebaja, dado que debe buscar menores costos. Sin embargo, manifiesta que no le parece justo que parte de ese costo tenga que ser asumido por la comuna de Estación Central, porque, a su juicio, eso es lo que se está solicitando.

Agrega que existe cierta disposición del Gobierno para rebajar una cantidad importante de recursos a una serie de actividades económicas, en el marco del proyecto de reconstrucción, cuestión que considera legítima y que fue aprobada por el Congreso, aunque señala que no era partidario de dicha medida, reconociendo que en democracia la mayoría decide.

No obstante, señala que la postura del Gobierno de solicitar a los municipios que rebajen sus ingresos le merece una consideración distinta, especialmente tratándose de un municipio de clase media y media baja, en una comuna donde, según expresa, vive gente más bien modesta.

Manifiesta que observa una situación que no le parece justa y aclara que no quiere que a Ferrocarriles le vaya mal, sino que quiere que sus obras se ejecuten rápidamente, porque considera que son muy importantes. Agrega que, además, desde el punto de vista ambiental, los proyectos ferroviarios son beneficiosos, porque reemplazan el uso de combustibles fósiles, lo que, a su juicio, constituye una ganancia importante para el país.

Sin embargo, plantea por qué debe asumir el costo la comuna de Estación Central, haciendo extensiva la observación a cualquier otra comuna, a propósito de lo señalado por el diputado Gatica respecto de su comuna.

Señala que todos son parte del Estado y que los municipios también forman parte del Estado, por lo que pregunta cuál es la razón de esta situación.

Asimismo, plantea que, si el Estado, por una parte, está rebajando tributos para activar la economía, en virtud de una determinada legislación aprobada por el Congreso, y ha rebajado las contribuciones a muchas comunas y personas, pregunta por qué el Congreso debe autorizar quitar recursos a los municipios más pobres para financiar una situación de esta naturaleza.

Finalmente, señala que observa una contradicción en esta materia y reitera que su pregunta concreta es qué es lo que faculta al municipio para cobrar estos derechos y qué es lo que está solicitando Ferrocarriles al pedir que no se cobren, es decir, que dichos recursos sean rebajados o entregados

La **señora Paulina Henoch Inostroza, vicepresidenta del directorio de EFE**, señaló que habían preparado una presentación destinada a mostrar la imagen objetivo y el trabajo que se está desarrollando en Estación Central, incluyendo lo realizado por los equipos técnicos.

Explica que el proyecto de Melipilla ha trascendido distintos gobiernos y que se trata de un plan de largo plazo. Señala que, precisamente en las conversaciones sostenidas, han procurado buscar acuerdos y mejores instancias para abordar las situaciones existentes.

Manifiesta que a ellos tampoco les acomodan las situaciones de inseguridad y de basura que se están presentando, y plantea la posibilidad de continuar con la presentación, considerando que disponen de tiempo.

Agrega que el directorio asumió hace poco tiempo, pero que están dando continuidad al trabajo de la administración anterior. Señala que quieren que este proyecto tenga un buen futuro y genere certeza.

Asimismo, enfatiza que la iniciativa no está dirigida específicamente a Estación Central, sino que comprende a todos los municipios. Explica que se busca generar una forma de otorgar certeza respecto de la infraestructura pública en general, señalando que la infraestructura pública no paga y se encuentra exenta de estos pagos, y que lo que ellos producen es infraestructura pública.

Señala que esa es, en parte, la lógica que busca responder el proyecto de ley y que la presentación contiene imágenes de lo que están tratando de desarrollar. Invita a los integrantes de la Comisión a colaborar en esta materia, recordando que ya se aprobó la idea de legislar.

Finalmente, señala que se trata de una invitación a conversar y que están dispuestos a concurrir todas las veces que sea necesario para generar un buen proyecto, acotado, considerando que, si se quiere continuar con el plan de inversiones que tienen para el trienio, son varias las municipalidades por las cuales deben pasar. Agrega que el proyecto de ley les ayudaría a generar certeza una vez que se obtienen las RCA y posteriormente se buscan los financiamientos necesarios para desarrollar los proyectos.

El **diputado Kunstmann** señala que, cada vez que escucha a EFE, tiene más razones para votar en contra del proyecto, manifestándolo con respeto y por intermedio del Presidente.

Sostiene que el proyecto de ley constituye una vía fácil, señalando que, si bien ninguna municipalidad ha pagado estos derechos, a partir de la exposición realizada por el profesor considera que

existen otras vías que debieran estudiarse, en lugar de optar por esta alternativa.

Señala que EFE constituye un problema para las municipalidades y que, a su juicio, representa una dificultad para estas. Explica que lo planteado no se refiere a un proyecto individual, sino que tendría efectos permanentes, de manera que EFE nunca más pagaría permisos municipales para este tipo de inversiones, no solamente respecto del proyecto en discusión.

Agrega que evidentemente todos quieren que el proyecto se realice y reconoce que generará beneficios para los habitantes de la Región Metropolitana y para el país. Señala que no conoce mayormente el proyecto, por no ser de la Región Metropolitana, sino de la Región de Los Ríos, pero que todos buscan el beneficio de los chilenos.

Insiste en que deben evaluarse otras alternativas para reducir los costos de los proyectos de EFE, sin trasladar dicha carga a las municipalidades.

A modo de ejemplo, relata una situación ocurrida en la Región de Los Ríos, señalando que se reconstruyó la estación de Máfil y que, transcurridos dos años, la infraestructura quedó abandonada. Precisa que no atribuye esta situación al directorio actual, sino que la considera parte de una historia de problemas de la empresa.

Señala que la infraestructura quedó abandonada y que la municipalidad más pobre de la Región de Los Ríos tuvo que hacerse cargo, contratando guardias de seguridad hasta que, después de años de gestiones, la infraestructura fue entregada en comodato.

Finalmente, sostiene que la empresa debe realizar una autocrítica y ofrecer alternativas, señalando que, en las condiciones expuestas, no está dispuesto a apoyar el proyecto.

El diputado Achurra señala que es un defensor de las empresas públicas y que cree firmemente que EFE cumple un rol muy importante en el desarrollo del país, en la conexión de las ciudades y del territorio nacional.

Expone que durante esa jornada participó, junto al Presidente de la República, en una inspección de las obras del tren a Melipilla, en la comuna de Padre Hurtado, donde pudieron verificar en terreno el desarrollo de una inversión pública de gran magnitud, que ha atravesado distintos gobiernos y cuyos primeros estudios y proyecciones se remontan a la década de 1990. Señala que actualmente la obra comienza a tomar cuerpo, con aproximadamente un 30% de avance, y que, una vez que se encuentre activa, movilizará a más de 50 millones de personas. Reitera, en este sentido, la importancia de las empresas públicas.

Señala que también reivindica el rol que cumplen los municipios y manifiesta su preocupación por la situación precaria en que están quedando muchos de ellos. Al respecto, y por intermedio del

Presidente, recoge lo señalado por el diputado Mulet, indicando que se trata de un proyecto aprobado por el Congreso y presentado por el Gobierno, pero que afectará las arcas municipales.

Explica que ha conversado sobre esta materia con diversos alcaldes y que existen distintas posiciones entre los municipios. Señala que algunos están disponibles para que se establezca una excepción al pago de las contribuciones, porque comprenden que existe un beneficio y un aporte social importante.

Agrega que existen otros municipios, particularmente el de Estación Central, que consideran, de acuerdo con sus propias proyecciones, que, entre las externalidades y el valor positivo de la inversión, los costos terminan siendo mayores. Señala que esta posición le parece razonable y que entiende que EFE ha realizado un intento o aproximación para encontrar un espacio de mitigación y compensar los costos que asume el municipio de Estación Central.

Sostiene que las circunstancias de Estación Central son particulares y excepcionales, debido a que en dicha comuna confluyen todos los trenes. Señala que, si bien existe una activación del comercio y una posibilidad de conexión para los habitantes de la comuna, también se produce un cierto desborde, debido a que existen líneas que atraviesan y cortan la comuna. Agrega que, al utilizar el Metrotren hacia Peñaflor o Buin, se pueden observar situaciones de inseguridad, así como trenes y maquinaria abandonada.

En este contexto, considera razonable que EFE, en su calidad de empresa pública y por cumplir una función pública, pueda encontrar, particularmente con aquellos municipios que presentan una situación excepcional, como Estación Central, una manera de mitigar de forma especial la afectación que allí se produce.

Finalmente, señala que se ha inclinado por votar a favor de la excepción, pero que ha presentado tres indicaciones precisamente destinadas a tratar de paliar la situación específica de ciertos municipios, circunscribiendo la excepción a los procesos de construcción y no a las operaciones normales.

El diputado Crisóstomo solicitó conocer los planes de mitigación para Estación Central, además consultó si antes no se pagaban estos derechos.

La diputada Pérez señala que ha sido una defensora del municipalismo y de los gobiernos regionales, indicando que ha trabajado en la Comisión de Gobierno Interior en materias destinadas a buscar mayores recursos para los municipios, entre ellas la ley de rentas regionales y el fortalecimiento de las regiones.

No obstante, señala que debe ser clara en que el proyecto constituye actualmente un problema para los municipios, las comunas y sus habitantes.

Expone la situación ocurrida en Chiguayante, respecto de un proyecto de aproximadamente 20.000 millones de pesos, que había sido adjudicado y contaba con su RS, luego de haber pasado por el Ministerio de Desarrollo Social. Señala que posteriormente se produjo una situación relacionada con un dictamen en materia de Maipú y EFE fue demandada en algún momento por el municipio, debido a que este debía cobrar determinados derechos, situación que retrasó el proyecto en seis meses.

Agrega que estuvieron a punto de perder el proyecto debido a un cambio de administración, existiendo una empresa adjudicada y el riesgo de poner término al contrato. Señala que se encontraron frente a una institución compleja y que, finalmente, más allá de quién pierda los recursos, se trata de recursos públicos: EFE es pública, los municipios son públicos y la ciudadanía es la que continúa esperando proyectos durante muchos años.

Manifiesta que entiende las indicaciones planteadas y que, si existe voluntad, espera que se pueda avanzar. Sin embargo, señala que existe una realidad en la que, finalmente, los recursos provienen del mismo lugar, indicando que un proyecto cuyo costo inicial era de 20.000 millones de pesos terminó costando 30.000 millones.

Valora la voluntad de EFE, señalando que tuvo la posibilidad de poner término al proyecto y reemplazarlo por otra obra, correspondiente a otro cruce, como El Pinar, de más de 5.000 millones de pesos. Señala que, de no haber existido la voluntad de la actual administración de EFE para aportar recursos adicionales, se habría perdido la inversión. Explica que en el financiamiento participaron tres fuentes: el Gobierno Regional, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y EFE, correspondiendo a EFE aportar la mayor parte, aproximadamente el 40%. Agrega que, en ese caso, se habría perdido una inversión, como ha ocurrido recientemente con otras decisiones relacionadas con corredores.

Señala que, al defender a las regiones, es necesario considerar el contexto y que probablemente las indicaciones planteadas no son negativas. Como ejemplo, expone que en la Región del Biobío se anunció durante el gobierno anterior que el Biotrén llegaría a Lota, pero que actualmente, debido a restricciones presupuestarias, existe el riesgo de que ello no ocurra o de que, debido a la dilación del corredor comprometido, tampoco se ejecuten probablemente las obras de cruces.

En este sentido, plantea que EFE debería mirar las regiones donde además posee patrimonio ferroviario, señalando que, en casos como San Rosendo, Tomé y otros lugares, se solicita una mayor inversión en dichos espacios. Agrega que los alcaldes cuentan con peticiones concretas y que los gobiernos regionales también podrían

participar en una mesa de trabajo en cada una de las regiones, especialmente en aquellas donde existe infraestructura ferroviaria.

Señala que considera que esto no se resuelve únicamente mediante un proyecto de ley como el que se discute, aunque reconoce que es necesario para abordar también una situación que está siendo observada por la Contraloría. Expone que los municipios actualmente pueden condonar estos derechos mediante un acuerdo del concejo municipal, pero que igualmente sienten que con ello pierden recursos.

Agrega que, en el caso del cruce final, probablemente existe un beneficio fiscal para el municipio de aproximadamente 900 millones de pesos. Señala que EFE volverá a perder recursos, mientras que el municipio de Chiguayante obtendrá un beneficio, pero que, en definitiva, se trata de inversión pública destinada a generar adelantos, mejoras, conectividad y seguridad ferroviaria para la ciudadanía.

Finalmente, solicita que la materia no sea abordada simplemente desde la perspectiva de estar a favor o en contra del municipalismo, señalando que también existe un asunto de seguridad ferroviaria. Expone que han fallecido personas producto de pasos que actualmente no están actualizados o mejorados y de la falta de señalética, y que se han producido accidentes en este espacio ferroviario.

Concluye señalando que valora las indicaciones planteadas y que estas podrían mejorarse mediante una propuesta más integral, en la que las regiones sean compensadas, más allá de un solo municipio, considerando a la región en su conjunto y los proyectos ferroviarios que trascienden distintos gobiernos y que pueden extenderse por períodos de cuatro, cinco, diez, quince o veinte años.

Finalmente, señala que alguien debe plantear esta situación y que una mesa de infraestructura pública también podría abordarla, enfatizando que las regiones no pueden seguir esperando.

El **señor García**, para responder al diputado Mulet respecto de por qué los municipios cobran derechos y tributos, señala que, en primer lugar, debe distinguirse entre derechos y tributos.

Explica que los tributos son, en términos generales y de acuerdo con una definición más o menos doctrinaria, de varios tipos: impuestos, contribuciones y tasas. Señala que los impuestos se pagan a cambio de nada y de todo, es decir, para que funcione el Estado de Derecho y toda la infraestructura pública, y no en beneficio de una persona en particular.

Agrega que las tasas, en cambio, son pagadas por quien efectivamente utiliza alguna prestación que solamente el Estado o algún órgano del Estado puede entregar. Respecto de las contribuciones, señala que corresponden a un pago efectuado por un grupo de personas

para obtener un beneficio para ese mismo grupo. Como ejemplo, menciona los pavimentos participativos, en los que un grupo de personas aporta recursos y el Estado entrega otro tanto.

Explica que, a partir de esta distinción estricta de lo que son los tributos y considerando que la Constitución Política establece que los tributos se fijan por ley, ha aparecido otro concepto, que corresponde a los derechos. Señala que los derechos son otras prestaciones que pueden entregar determinados órganos públicos, particularmente los municipios, por prestaciones que solamente ellos pueden entregar.

En este sentido, recuerda que los municipios desarrollan diversas funciones, entre ellas el ordenamiento de la ciudad y de los barrios, la recolección de basura, los planes reguladores y el tránsito. Por ello, señala que la Ley de Rentas Municipales les reconoce cierta autonomía para fijar estos derechos.

Agrega que los tributos están establecidos en la Ley de Rentas Municipales, mientras que los derechos corresponden básicamente a prestaciones adicionales, mencionando los derechos de aseo y de propaganda, entre otros.

Señala que estos recursos contribuyen al financiamiento de los municipios, dado que estos son órganos autónomos. Explica que los municipios están fuera de la Ley de Presupuestos y que no funcionan de la misma manera que los demás servicios públicos. Agrega que los gobiernos regionales sí están comprendidos en la Ley de Presupuestos, mientras que los municipios no.

En consecuencia, señala que los municipios deben determinar de dónde recaudar recursos para elaborar sus presupuestos, además de las determinadas coparticipaciones que reciben, como ocurre con las contribuciones de bienes raíces, que precisa que corresponden, en realidad, al impuesto territorial. Menciona asimismo el Fondo Común Municipal y su distribución.

Señala que, salvo excepciones, los municipios no se encuentran subsidiados por el Estado y que deben solventar sus propios gastos. Por lo tanto, sostiene que recortar o impedir que puedan cobrar derechos y tributos significa dejarlos sin recursos.

Finalmente, manifiesta que comprende la necesidad de EFE y valora su labor, señalando que considera que el estándar de las empresas públicas es, en general, muy superior al de las empresas privadas en materia de cumplimiento normativo. Sin embargo, sostiene que debe buscarse una solución y plantea como una posibilidad evaluar mecanismos a través del fondo de la ley espejo del Transantiago.

La **Gerenta Legal de EFE, señora María José Poblete** señala que quisiera complementar la respuesta entregada por don Cristián García respecto de por qué cobran los municipios.

Explica que los derechos municipales, de acuerdo con el artículo 40 de la Ley de Rentas Municipales, se cobran por servicios que presta el municipio, por concesiones que otorga el municipio o por permisos que otorga el municipio.

Señala que, entre los conceptos más importantes que han sido materia de la conversación, se encuentra la ocupación de bienes nacionales de uso público. Precisa que, en este caso, se trata de permisos, puesto que la municipalidad no presta ningún servicio, sino que otorga un permiso en su calidad de administradora de dichos bienes.

En consecuencia, señala que estas son las facultades que se otorgan al municipio, no en virtud del dominio, sino en su calidad de administrador de los bienes, y que no existe un servicio que preste como contraprestación.

Respecto de por qué EFE no ha pagado estos derechos hasta ahora, y en respuesta al diputado Crisóstomo, señala que los municipios han entendido siempre que estos son proyectos de infraestructura pública estatal y que, por lo tanto, deben tener un tratamiento especial.

Agrega que EFE celebra convenios con los municipios y que, precisamente porque la Ley de Rentas Municipales les da la posibilidad de fijar estas tasas mediante ordenanza, así se procede. Señala que el alcalde tiene la facultad de decidir si rebaja, exime o aplica la tasa que corresponda.

Explica que, en el marco de la RCA, que contiene una serie de medidas de mitigación, compensación y también medidas voluntarias en favor de los municipios, algunas de ellas muy onerosas para la empresa, EFE entiende que estas son indispensables para que los impactos sean atendidos.

Señala que, en este marco, se celebran los convenios, mediante los cuales la municipalidad permite realizar los trabajos correspondientes para mitigar los impactos y, al mismo tiempo, entrega estas exenciones.

Agrega que, mientras otros organismos públicos tenían esta exención, EFE funcionaba mediante las facultades legales de los municipios, la posibilidad de celebrar convenios y la aplicación de las tasas correspondientes.

Sin embargo, señala que, a raíz de un dictamen de la Contraloría General de la República, que posteriormente fue aclarado por otro dictamen, se generó un nivel de aprensión en los municipios. Explica que, si se lee el dictamen aclaratorio, este vuelve a la jurisprudencia de 30 años, conforme a la cual se pueden establecer exenciones y rebajas, y que es normal que los municipios puedan hacerlo bajo determinadas condiciones que, según señala, EFE cumple en sus proyectos.

Manifiesta que esta situación provocó un gran revuelo y que se produjeron situaciones como la ocurrida en Chiguayante, que califica como un verdadero problema para la empresa. Explica que se les cobraron retroactivamente 900 millones de pesos por ocupación de bienes nacionales de uso público, sin precisar a cuántos años de permisos por ocupación corresponde dicha suma.

Señala que EFE está reclamando este cobro ante la Corte, debido a que no puede pagarlo, y que además se efectuarán cobros hacia adelante. Considera que esta situación demuestra la falta de certeza que se ha generado.

Finalmente, señala que, frente a esta situación, que anteriormente no constituía un problema, pero que cambió completamente a raíz de estos hechos, EFE considera indispensable la reforma legal, ya que permitirá continuar construyendo.

Concluye señalando que querían mostrar a la Comisión algunas de las medidas que se han tomado en Estación Central, las cuales son múltiples, y solicita al Presidente que otorgue la palabra al gerente de comunicaciones para efectuar dicha presentación.

A continuación, **interviene el señor Alex Farfán, gerente de Comunicaciones y Comunidades de EFE**, quien expone específicamente sobre el proyecto de tren Alameda-Melipilla en la comuna de Estación Central. Dejó presentación[3] a disposición de la comisión.

Señala que el proyecto fue objeto de un proceso de evaluación ambiental que se extendió entre los años 2015 y 2019, oportunidad en que el municipio participó activamente manifestando su parecer respecto del desarrollo del proyecto. Señala que, finalmente, en el año 2019, EFE obtuvo una Resolución de Calificación Ambiental respecto de este proyecto.

Agrega que posteriormente el proyecto sufrió una modificación que implicó soterrar el tramo correspondiente a Estación Central, con el objeto, entre otras razones, de minimizar los efectos e impactos del proyecto en su entorno. Señala que esta modificación fue sometida a una segunda evaluación ambiental y que finalmente también obtuvo su Resolución de Calificación Ambiental, con las correspondientes medidas de mitigación.

En relación con el trabajo desarrollado con el municipio de Estación Central, señala que desde el año 2021 han sostenido 26 reuniones con autoridades, expresidentes de EFE, el alcalde y equipos técnicos de la Secretaría Comunal de Planificación, de la Dirección de

---

[3] https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=36963&prmTipo=DOCUMENTO_COMISIONDOCUMENTO

Obras Municipales y de la Administración Municipal. Explica que estas reuniones tuvieron como objetivo ir concretando las medidas de mitigación consideradas dentro del proceso de evaluación ambiental.

Como ejemplo, señala que el proyecto contemplaba aproximadamente 6.200 metros cuadrados adicionales de recuperación de áreas verdes y que se trabajó con el equipo municipal para definir dónde serían emplazadas dichas áreas, particularmente en las inmediaciones del proyecto ferroviario.

Agrega que, pese a que el proyecto contempla un tramo soterrado en Estación Central, incorporó dos proyectos de desnivelación. Explica que los permisos de ocupación de bienes nacionales de uso público se requieren, entre otras materias, para ejecutar estas obras, destinadas a construir pasos vehiculares desnivelados que permitan mejorar las condiciones de seguridad de las personas y de los vehículos que circulan en torno a la faja ferroviaria.

Señala que actualmente en Manuel Chacón y Obispo Umaña existen pasos a nivel, con el riesgo de que la operación ferroviaria pueda generar una colisión o un accidente con personas fallecidas. Explica que el proyecto incorpora las dos desnivelaciones y que, en el caso de Manuel Chacón, se realizó un trabajo con el municipio, debido a que la obra impactaba directamente a un jardín infantil existente en el lugar.

Señala que se trabajó con el municipio en la modificación del proyecto para no perder dicho jardín infantil y, de hecho, crear uno completamente nuevo. Agrega que también existía una sede social afectada, la cual fue incorporada dentro de la solución. Explica que ello implicó un costo adicional que EFE asumió en el marco del trabajo colaborativo con los municipios.

Asimismo, señala que el Plan de Desarrollo Comunitario establece una serie de prioridades que se encuentran recogidas en el proyecto que actualmente se desarrolla específicamente en Estación Central.

Expone que, en el sector de las poblaciones Bonilla y Santiago, ubicado en el límite de la comuna, el proyecto original no contemplaba la habilitación de una estación. Sin embargo, debido a la necesidad planteada por el municipio de fortalecer la conectividad de los vecinos de dicho sector, que se encuentran en una situación de vulnerabilidad, el proyecto incorporó una nueva estación, pese a que esta no estaba contemplada originalmente.

Señala que dicha incorporación tuvo por objeto hacerse cargo de la situación de los vecinos del sector. Agrega que las inversiones contenidas en el proyecto consideran pasos peatonales y vehiculares que actualmente no existen y que afectan la seguridad de la operación ferroviaria y, especialmente, de las personas que se encuentran en el entorno.

En materia de confinamiento ferroviario, señala que el alcalde había planteado la situación de los microbasurales y reconoce que actualmente no existe confinamiento en la faja ferroviaria. Explica que ello provoca que terceros conviertan estos espacios en basurales, precisando que EFE no deposita la basura en dichos lugares.

Señala que el proyecto constituye, en sí mismo, una medida de mitigación, puesto que contempla confinar íntegramente la faja ferroviaria. De esta manera, los espacios donde actualmente se arroja basura quedarán posteriormente cubiertos por el confinamiento, abordándose así el problema planteado por el alcalde.

En relación con la iluminación y las cámaras, señala que el proyecto comprende un tramo de algo más de tres kilómetros en la comuna de Estación Central, con pasos vehiculares y peatonales. Explica que en los pasos peatonales se está instalando iluminación antivandálica y cámaras de televigilancia conectadas las 24 horas, los siete días de la semana, a una central de monitoreo.

Agrega que se ha planteado al municipio la posibilidad de disponer de una cámara espejo que transmita directamente a la central de monitoreo municipal.

En materia de recuperación de áreas verdes, reitera la consideración de 6.200 metros cuadrados de áreas verdes. Asimismo, menciona la infraestructura comunitaria asociada al jardín infantil y a la sede social, señalando que se está trabajando en su recuperación para evitar un impacto relevante derivado de la nueva conectividad, los pasos vehiculares y peatonales desnivelados y la recuperación del entorno urbano.

Señala que estas medidas se encuentran vinculadas con las prioridades establecidas por los vecinos en el Plan de Desarrollo Comunitario y que el proyecto contempla medidas en materia de seguridad, movilidad y conectividad, recuperación del entorno, aseo y ornato, infraestructura comunitaria, accesibilidad e inclusión.

Indica que dejará la presentación a disposición de los diputados para que puedan revisar con mayor detalle las distintas medidas, reiterando que el proyecto incorpora medidas concretas de mitigación respecto de estas materias.

Como ejemplo, señala que en Estación Central se contemplan 22.557 metros cuadrados de pavimentos, cubresuelos, áreas verdes y veredas, además de 116 árboles y arbustos y cámaras de televigilancia con monitoreo permanente.

Explica que, si bien actualmente la operación ferroviaria se encuentra interrumpida debido a la ejecución de las obras,

regularmente circulan trenes de carga por el sector de Estación Central, los cuales generan ruidos y vibraciones desde hace más de 100 años.

Señala que el proyecto contempla medidas de mitigación de ruido, entre ellas la instalación de paneles de aislación acústica, que actualmente no existen y que serán incorporados al proyecto. Indica que estas medidas beneficiarán directamente a los habitantes de la comuna y permitirán abordar problemas que actualmente los afectan.

Agrega que se contempla la instalación de 1.719 metros de pantalla acústica y de casi 100 luminarias en distintos espacios públicos y pasos peatonales y vehiculares desnivelados.

Asimismo, señala que el proyecto contempla dos pasos vehiculares desnivelados, un puente y dos estaciones: la estación Central y la nueva estación correspondiente a las poblaciones Santiago y Bonilla.

Indica que se consideran 3.150 metros lineales de confinamiento, equivalentes a más de tres kilómetros, destinados a resguardar la faja ferroviaria y evitar que estos espacios se conviertan en basurales.

Agrega que se contemplan cinco pasos peatonales que actualmente no existen y que serán ejecutados conforme al estándar existente, con el objeto de fortalecer las condiciones de seguridad.

Explica que los pasos vehiculares a nivel generan un riesgo de accidentabilidad y que el proyecto considera la desnivelación de dichos pasos precisamente para mitigar ese riesgo. Señala que, en el caso de Estación Central, la ocupación de bienes nacionales de uso público más relevante se relaciona específicamente con la construcción de estos pasos vehiculares desnivelados.

Respecto de los pasos peatonales, señala que el proyecto considera pasos peatonales desnivelados con accesibilidad universal en sectores donde actualmente no existe conectividad en condiciones de seguridad para los vecinos.

En materia de áreas verdes, señala que también se contempla la implementación de medidas correspondientes a los 6.200 metros cuadrados de áreas verdes, fundamentalmente en las unidades vecinales 41 y 42. Explica que, a partir del trabajo desarrollado con el municipio, se estableció dónde podrían incorporarse dichos metros cuadrados de áreas verdes.

En relación con la basura, señala que se trata de una situación que efectivamente existe y que actualmente se está trabajando desde Maipú hacia Estación Central, mediante la recuperación y habilitación del confinamiento de estos sectores, con el objeto de terminar con los microbasurales.

Explica que, en el sector de Cuatro Álamos, el confinamiento ya se encuentra completamente desarrollado y que en el

sector de Cinco de Abril también se encuentra desarrollado el confinamiento en el sector de Américo Vespucio, en dirección hacia Salvador y por la línea del ferrocarril.

Señala que dicho confinamiento se encuentra habilitado y que EFE ha limpiado la faja ferroviaria, haciéndose cargo de esta situación. Reconoce que comprende lo planteado por el alcalde y señala que ha trabajado con él y con sus equipos.

Finalmente, señala que el proyecto, en sí mismo, constituye una medida de mitigación y que se hace cargo de los problemas históricos derivados de la interacción con la comuna.

En relación con el ruido y las vibraciones, explica que la tecnología incorporada al proyecto permitirá hacerse cargo de esta situación. Señala que se reemplazarán los durmientes de madera por durmientes de hormigón y los rieles por rieles soldados continuos, con el objeto de evitar el traqueteo y el ruido que habitualmente se percibe con motivo de la circulación de los trenes.

Agrega que los trenes también corresponden a tecnología más reciente, lo que permitirá reducir considerablemente los niveles de ruido.

Concluye señalando que no desconoce que hayan existido problemas, dificultades y desafíos, pero sostiene que el proyecto progresivamente se ha hecho cargo de esas brechas, con el propósito de interactuar de mejor manera con el entorno. Finalmente, señala que estas medidas tienen un costo que ha sido asumido por EFE a partir de las medidas contenidas en la Resolución de Calificación Ambiental.

El **alcalde de Estación Central** señala que, a su juicio, se están confundiendo los temas. Explica que una cosa es incorporar las medidas que han sido presentadas y que dan cumplimiento a la normativa medioambiental, y otra distinta son los derechos municipales.

Señala que no sabe si EFE pretende modificar a estas alturas la normativa medioambiental, considerando que se trata de materias diferentes. Explica que una cuestión son los derechos municipales y otra es establecer las obras que permitan que el proyecto sea sustentable.

En este sentido, señala que es positivo que se incorporen medidas que permitan evitar que un automóvil ingrese a la vía ferroviaria o que una persona sea atropellada, pero plantea que no sabe si la municipalidad debe reconocer aquello como una compensación, puesto que se trata de medidas vinculadas al cumplimiento de la normativa medioambiental.

IV.- <u>DISCUSIÓN DEL PROYECTO.</u>

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con expuesto por el señor Biministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, autoridades invitadas, y los

fundamentos contenidos en el mensaje, las señoras diputadas y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se explicó que la iniciativa tiene por objeto modificar la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con el fin de establecer una regla especial que exima a dicha empresa de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto legal y por la ocupación que dichas obras conlleven, cualquiera sea su modalidad de ejecución.

Asimismo, que se busca reconocer expresamente que tales obras constituyen obras de infraestructura ejecutadas por el Estado para efectos de lo dispuesto en el artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, de manera que no requieran permiso municipal para su construcción.

El objeto del proyecto de ley es, entonces, establecer para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) las mismas condiciones jurídicas de que actualmente goza la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., el Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU) y las concesiones viales, entre otras, en materia de ejecución de obras de infraestructura, con el propósito de agilizar el desarrollo de sus respectivos proyectos.

Se precisó que la iniciativa aborda dos materias específicas. En primer lugar, que actualmente EFE, a diferencia de Metro, debe pagar derechos y tributos municipales asociados a la ejecución de obras sobre bienes nacionales de uso público. En segundo término, se indicó, que EFE debe obtener permisos de edificación municipales para la ejecución de sus proyectos, exigencia que no resulta aplicable a Metro de Santiago.

De ahí que se busca equiparar el régimen jurídico, en especial, de ambas empresas estatales, considerando la cartera de iniciativas ferroviarias actualmente en desarrollo, como son los proyectos Melitrén y Tren Batuco, e impulsar de esta manera la expansión del sistema ferroviario hacia distintas regiones del país. Se añadió que dicha equiparación permitirá reducir costos, disminuir retrasos en la ejecución de las obras y acelerar la puesta en servicio de proyectos de alto interés público.

Se explicó que la modificación propuesta al artículo 30 establece, en primer lugar, que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho o tributo municipal, cualquiera sea su denominación, respecto de las obras directamente vinculadas al cumplimiento de su objeto, comprendiendo, entre otras, vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte e instalaciones necesarias para la construcción y operación de la infraestructura ferroviaria; se agrega que el segundo inciso dispone que, para los efectos del artículo 116 del decreto con fuerza de ley del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, dichas obras serán consideradas infraestructura ejecutada por el Estado y, en consecuencia, no requerirán permisos municipales para su construcción.

Se precisa que la iniciativa persigue en términos generales otorgar mayor certeza jurídica, agilizar la ejecución de la cartera de proyectos ferroviarios, promover un uso más eficiente de los recursos públicos y establecer una regulación coherente entre EFE y Metro de Santiago. La diferencia normativa existente responde a que la ley orgánica de Metro contempla estas exenciones, mientras que EFE continúa sujeta al régimen aplicable a entidades privadas en materia de permisos municipales y tributos, situación que no se condice con la naturaleza pública de la empresa ni con la función estratégica que cumple en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional.

Frente a una inquietud planteada respecto de los efectos que podría producir la modificación propuesta en relación con las empresas ferroviarias privadas, en especial Ferronor, se explicó que la modificación propuesta al DFL N.º 1, que contiene la Ley Orgánica de EFE, sería aplicable exclusivamente a dicha empresa y, por tanto, no beneficiaría a empresas privadas de transporte ferroviario.

Por otra parte, se destacó que los proyectos de EFE comprenden, además de infraestructura ferroviaria, obras destinadas a pavimentar calles y veredas, habilitar áreas verdes y otras mejoras en las comunas por las que atraviesan los proyectos. Como ejemplo, se mencionó el proyecto Melipilla-Alameda, indicando que este contempla 47 pasos peatonales y la canalización de 30.000 metros lineales, entre otras obras destinadas a mejorar las condiciones de los espacios para la comunidad.

Se manifestó que el proyecto en discusión busca establecer un régimen unificado para la infraestructura pública de transporte terrestre, con independencia de quién ejecute las obras, de manera que estas puedan acceder a las mismas exenciones de derechos y tributos municipales. Con ello se permitiría evitar la dispersión regulatoria, la incertidumbre jurídica, las diferencias territoriales y los incrementos artificiales de costos.

El plan de proyectos de EFE contempla inversiones por miles de millones de dólares y responde a una lógica de largo plazo. Se expresó que la situación actualmente existente ha provocado que algunos proyectos se encuentren detenidos y que, dado que estos han sido evaluados por el Ministerio de Desarrollo Social, la incorporación de nuevos costos derivados del pago de derechos obligaría a reevaluarlos, lo que podría significar un importante retraso en el plan actualmente en ejecución.

Por último, se sostuvo que la iniciativa permitiría garantizar principios constitucionales, entre ellos la igualdad ante la ley entre distintas instituciones, la eficiencia y eficacia administrativa y presupuestaria, y la coordinación y unidad de acción de los organismos públicos, considerando que se trata de organismos del Estado.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

“Artículo único. - Introdúcese el siguiente artículo 30 bis en el decreto con fuerza de ley N°1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles Del Estado:

“Artículo 30 bis. - La Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto, tales como vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción u operación, y por la ocupación que dichas obras conlleven. Esta exención será aplicable cualquiera sea la modalidad de ejecución de las obras.

A este inciso se presentó una indicación del ejecutivo, aprobada por unanimidad, para reemplazarlo por el siguiente:

“La Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho municipal que se devengue directamente de la ejecución de las obras necesarias para la prestación de servicios de transporte por medio de vías férreas o sistemas similares. Para estos efectos se entenderán comprendidas obras tales como vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción. Esta exención será aplicable cualquiera sea la modalidad de ejecución de las obras.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA NATALIA ANGELICA ROMERO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES IGNACIO JAIME ACHURRA, FELIPE CAMAÑO, FRANCISCO CRISÓSTOMO, RENÉ MANUEL GARCÍA, PIER KARLEZI, LEANDRO KUNSTMANN Y CRISTIAN MENCHACA.

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 116 del decreto con fuerza de ley N°458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se entenderá que las obras señaladas en el inciso precedente son obras de infraestructura ejecutadas por el Estado y en tal carácter no requerirán de permiso municipal para su construcción.”.”.

Este inciso fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS IRENE NATHALIE CASTILLO Y NATALIA ANGELICA ROMERO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES IGNACIO JAIME ACHURRA, FELIPE CAMAÑO, FRANCISCO CRISÓSTOMO, RENÉ MANUEL GARCÍA, PIER KARLEZI, LEANDRO KUNSTMANN, CRISTIAN MENCHACA, JAIME MULET Y FABIÁN OSSANDÓN.

V.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

“Artículo único.- Introdúcese el siguiente artículo 30 bis en el decreto con fuerza de ley N°1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles Del Estado:

“Artículo 30 bis.- La Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho y tributo municipal, cualquiera sea su denominación, por la ejecución de obras derivadas directamente de su objeto, tales como vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción u operación, y por la ocupación que dichas obras conlleven. Esta exención será aplicable cualquiera sea la modalidad de ejecución de las obras.

VI.- INDICACIÓN DECLARADA INADMISIBLE.

- Del diputado señor Achurra, para agregar al proyecto el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“La exención establecida en el inciso primero procederá siempre que la ejecución de las obras cuente con un plan de mitigación, restitución y mejoramiento urbano, elaborado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en coordinación con las municipalidades respectivas, que aborde los impactos derivados de las distintas etapas de ejecución del proyecto, considerando especialmente la reposición de los bienes nacionales de uso público intervenidos, la conectividad peatonal, las áreas verdes, la iluminación, la seguridad urbana, el transporte público y la conservación de los espacios afectados.”.

****

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.- Introdúcese el siguiente artículo 30 bis en el decreto con fuerza de ley N°1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles Del Estado:

“La Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará exenta de todo derecho municipal que se devengue directamente de

la ejecución de las obras necesarias para la prestación de servicios de transporte por medio de vías férreas o sistemas similares. Para estos efectos se entenderán comprendidas obras tales como vías férreas, túneles, estaciones, paraderos, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, obras de arte y demás instalaciones necesarias para su construcción. Esta exención será aplicable cualquiera sea la modalidad de ejecución de las obras.

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 116 del decreto con fuerza de ley N°458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se entenderá que las obras señaladas en el inciso precedente son obras de infraestructura ejecutadas por el Estado y en tal carácter no requerirán de permiso municipal para su construcción.”.”.

****

SALA DE LA COMISIÓN, a 11 de septiembre de 2026.-

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 14 de julio, 11 de agosto, 1 y 8 de septiembre de 2026, con la asistencia de las diputadas señoras Natalia Romero, Marlene Pérez y Nathalie Castillo y los diputados señores Cristián Menchaca, Carlos Bianchi, Fabián Ossandón, Francisco Crisóstomo, Ignacio Achurra, Jaime Mulet, Leandro Kunstmann, Pier Karlezi, Felipe Camaño y René Manuel García.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión