INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, 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 y declarar dichas obras como infraestructura ejecutada por el Estado.

BOLETÍN Nº 18.436-15.

Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial / Consulta Excma. Corte Suprema / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos centrales del debate/ Discusión en General y en Paticular/ Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”.

- - -

Se hace presente que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, que resultó aprobada por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señoras Carvajal y Flores y señores Kusanovic y Van Rysselberghe (4x0).

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Modificar la ley orgánica de la empresa de los ferrocarriles del Estado para establecer una regla especial que exima a dicha empresa del pago 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.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: Si tiene.

El artículo único de esta iniciativa legal tiene rango orgánico constitucional, de conformidad a lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 de la Carta Fundamental.

En consecuencia, requiere para su aprobación de la mayoría absoluta de los senadores en ejercicio.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el jefe del Departamento de Transporte Ferroviario, señor Hans Voigt; el coordinador del Programa de Desarrollo Logístico, señor Antonio Dourthe; la abogada del Departamento de Transporte Ferroviario, señora Rebeca Gálvez y el coordinador legislativo del Ministerio, señor Joaquín García.

De la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE): el Presidente del Directorio, señor Jorge Claude; la Gerente Legal, señora María José Poblete y el Gerente de Comunicaciones, señor Alex Farfán.

- Otros:

De la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN): los investigadores del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología, señora Claudia Cuevas, y los asesores de la Honorable Senadora señora Astudillo, señora Melissa Mallega; de la Honorable Senadora señora Flores, señores Mauricio González y Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor Kusanovic, señor Pablo Cantellano; del Comité del Partido

Renovación Nacional, señor Kevin Quiero y de la Secretaría General de la Presidencia, señores Arnau Sarrá y Joaquín Valenzuela.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración el mensaje de S.E. el Presidente de la República.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

1.- Establecer una regla especial que exima a dicha empresa del pago de todo derecho y tributo municipal, 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.

2.- Corregir una diferencia de trato con Metro, Ministerio de Obras Públicas, Concesiones Viales y el Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU).

2.- Reconocimiento expreso de que las obras ejecutadas por el Estado son de infraestructura pública cualquiera sea su modalidad.

3.- Vinculación directa del sistema ferroviario con el uso de bienes nacionales de uso público.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR[1]

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:
11-11-26. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2026-11-10/155331.htm

A.- Presentación del proyecto de ley por parte del Ejecutivo.

Presentación del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

El Jefe del Departamento de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Hans Voigt, expresó que el proyecto en análisis es de gran relevancia para el Ministerio, especialmente considerando que el sistema ferroviario tiene una vinculación directa con el uso de bienes nacionales de uso público. Todas las conectividades que se generan con la infraestructura urbana requieren de esas condiciones especiales, especialmente frente a nuevos y mejores desarrollos ferroviarios.

El Coordinador del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, señor Antonio Dourthe, mencionó que la idea central de esta iniciativa radica en la necesidad de contar con una regla estable que permita que EFE se exima del pago de todo derecho municipal que se devengue directamente de la ejecución de las obras necesarias para prestar servicios de transporte por vías férreas o sistemas similares.

Comprende, entre otras, las vías férreas, túneles, las estaciones, los talleres, las cocheras, las subestaciones y las instalaciones necesarias para su construcción.

Indicó que la exención que se propone aprobar se aplicará cualquiera sea la modalidad de ejecución, tanto si las obras las realiza EFE directamente como si las ejecuta un tercero. Además, para efectos del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcción, dichas obras se consideran infraestructura ejecutada por el Estado y no requieren permiso municipal de construcción.

La iniciativa persigue corregir una diferencia de trato con Metro, el Ministerio de Obras Públicas, Concesiones Viales y el Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU), que cuentan con dicha exención vinculada a la ejecución de infraestructura pública.

A continuación, advirtió que se trata de una materia relevante para la ejecución de proyectos como los trenes de Alameda-Melipilla y Santiago-Batuco, que contemplan construcciones asociadas a 61 kilómetros y 11 estaciones en el primer caso y 26 kilómetros y 8 estaciones en el segundo. Conjuntamente, son 87 kilómetros de nuevas vías y 19 estaciones que se estima que beneficiarán a 2,3 millones de personas y permitirán más de 90 millones de viajes de pasajeros al año. La meta es llegar a 150 millones.

Enfatizó que contar con una regla clara puede

reducir barreras administrativas, costos e incertidumbres en los plazos.

Prosiguió señalando que históricamente no se cobraba a EFE por los derechos e incluso se habían realizado convenios con algunos municipios en ese sentido. Sin embargo, en marzo de 2024 se realizó la consulta a la Contraloría General de la República, que generó un dictamen que obliga a realizar pagos o establecer exenciones con cada municipio. Remarcó que dicha realidad genera incerteza.

Adicionalmente, producto de dicho dictamen, existió una solicitud de cobro retroactivo y un litigio pendiente en los tribunales de justicia. Tal incertidumbre puede tener impacto en la continuidad de proyectos y en la relación con las comunidades.

En razón de lo anterior, subrayó que el proyecto busca resolver una decisión que se da caso a caso en cada municipio, por una regla única para todo el país. De no mediar una norma expresa, los cobros dependerán del criterio de cada municipio, podrán surgir después de otorgados los permisos y dar lugar a litigios y retrasos.

En definitiva, destacó que el proyecto busca dar certeza a la cartera de inversiones de EFE y facilitar la ejecución oportuna de sus obras. El texto despachado por la Cámara de Diputados precisa el alcance de la exención puesto que vincula el hecho exento a las obras de transporte ferroviario.

Reiteró que el proyecto es necesario porque corrige la asimetría entre EFE y otros organismos del Estado, y otorga certeza a la cartera de ejecución de la cartera ferroviaria. El cambio de criterio y los cobros retroactivos demuestran la urgencia de contar con una regla legal clara; sin ella, cada proyecto queda expuesto a decisiones distintas según el municipio.

B.- Exposiciones de los invitados y debate suscitado en la Comisión

Presentación de Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)

El Presidente del Directorio de EFE, señor Jorge Claude, informó que EFE es una empresa que cuenta con proyectos que se desarrollan a lo largo de muchos años. En dicho contexto, comentó que la empresa posee un plan de inversiones significativo que implica un aumento en el número de pasajeros desde 60 millones hasta 150 millones, al año, incorporando más de 20 nuevas comunas y facilitando la vida a esos vecinos con tiempos de desplazamiento más breves y en mejores condiciones.

EFE ejecuta obras de infraestructura pública con recursos del Estado y, por lo tanto, es equivalente a lo que realiza SERVIU, el Ministerio de Obras Públicas o Metro, que cuentan con exención en el pago de derechos municipales por uso de bienes nacionales de uso público.

Las obras principales que se efectúan cuando se ocupan temporalmente los bienes nacionales de uso público corresponden a desnivelaciones, paisajismos, construcción de calles o veredas y accesos a las estaciones. Las instalaciones y accesos a las faenas son marginales, porque la mayoría se encuentran dentro de la faja de EFE. En los proyectos en curso, existen más de 25 o 30 desnivelaciones vehiculares y más de 50 desnivelaciones peatonales.

En proyectos con resolución de calificación ambiental, advirtió que EFE se obliga dejar los bienes nacionales de uso público utilizados, temporalmente, en mejores condiciones de la que fueron recibidos. En los otros proyectos, asume ese compromiso con los municipios como parte de sus obras.

En seguida, indicó el tipo de obra que ejecuta EFE dentro del contexto de proyectos, entre los cuales se consideran: áreas verdes, recuperación de árboles, instalación de cámaras de televigilancia, luminarias, pasos vehiculares desnivelados, puentes, acceso a estaciones y pasos peatonales a nivel y desnivelados. Es decir, además de la construcción de vías y compra de trenes, EFE realiza un aporte a la comunidad para que los lugares queden en mejores condiciones.

En ese contexto, se refirió a los siguientes usos en los proyectos que indica:

1.- En el tren a Melipilla y en el tren a Batuco, el uso temporal de bienes nacionales de uso público para construcción de pasos desnivelados vehiculares, pasos peatonales, cambios de servicios, instalaciones de faenas, accesos a estaciones, paisajismo y recuperación de áreas verdes.

2.- En la ampliación de capacidad de Bíotren en Biobío, el uso temporal de bienes nacionales de uso público para la habilitación de nuevos accesos a estaciones y obras de ampliación.

3.- En Penco-Lirquén, el uso temporal de bienes nacionales de uso público para modernización de pasos vehiculares a nivel, pasos peatonales, cambios de servicios, instalaciones de faenas, veredas, accesos a estaciones, desvíos.

4.- En Limache-La Calera, el uso temporal de bienes nacionales de uso público para la construcción de pasos vehiculares, pasos peatonales, accesos a estaciones, sendas peatonales, paisajismo.

5.- En la modernización del servicio Chillán, el uso temporal de bienes nacionales de uso público para la construcción de pasos vehiculares desnivelados priorizados en San Carlos, Linares, Talca, Curicó y Rengo.

6.- En Temuco-Gorbea, el uso temporal de bienes nacionales de uso público para mejoramiento de cruces vehiculares y peatonales a nivel, acceso a estaciones nuevas.

Los ejemplos señalados dan cuenta de parte del plan de inversiones de EFE, que abarca parte importante del territorio nacional.

Respecto de las obras ejecutadas, mencionó la desnivelación de Lucas Pacheco en Talagante y la desnivelación de Santa Sofía en Chiguayante, como se observa en la siguiente lámina.

Obras ejecutadas o en ejecución exentas del pago de derechos de ocupación de BNUP



Desnivelación Lucas Pacheco, Talagante.



Desnivelación de Santa Sofía, Chiguayante.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Prosiguió señalando que, con el objeto de desarrollar dichos proyectos, se deben observar las ordenanzas municipales de cada municipio, considerando el tiempo que significa la utilización de bienes nacionales de uso público y las tarifas que establecen dichas ordenanzas. Ello, llegaría a una suma a pagar que

bordearía los US$ 1.000 (mil millones de dólares), de los cuales US$ 800 (ochocientos millones de dólares) corresponden al tren Melipilla-Santiago y Batuco-Santiago y los otros US$200 (doscientos millones de dólares) se refieren a los demás proyectos a lo largo del país.

Remarcó que son cifras significativas que no estaban proyectadas en los presupuestos originales, como tampoco en las obras adjudicadas.

En esta materia, subrayó que se ha encontrado muy buena acogida en bastantes municipalidades con descuentos o exenciones en ordenanzas. Sin embargo, cabe considerar que las ordenanzas pueden ser modificadas, lo cual aumenta el grado de incertidumbre.

Como objetivos del plan de inversiones, señaló, en primer término, la contribución en forma sostenible al mejoramiento en las condiciones de transporte público, no sólo de Santiago, sino que también de las regiones. Para el éxito del plan, es fundamental la aprobación de este proyecto de ley.

Como metas impuestas, enumeró las siguientes:

- Superar los 150 millones de pasajeros movilizados, triplicando la cifra de EFE del año 2022.

- Incorporar 20 nuevas comunas a los servicios de pasajeros, tales como Penco, Lota, Melipilla, El Monte, Talagante, Peñaflor, Padre Hurtado, Maipú, Cerrillos, Santiago, Quinta Normal, Renca, Quilicura, Lampa, Gorbea, Quillota, La Cruz, La Calera, Requínoa y Rosario.

- Duplicar la carga movilizada por el modo ferroviario y habilitar centros de intercambio modal para diversificar carga e integrarla con modo rodoviario.

Finalizó señalando que en los orígenes de EFE no se consideraron los pagos por bienes nacionales de uso público, por una omisión legislativa.

Lo anterior, significa estar sujeto a la discrecionalidad que se genere en cada proyecto y municipalidad.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Flores, destacó la inclusión de Quillota, La Cruz y La Calera dentro de las 20 nuevas comunas que se incorporarán a los

servicios de transporte ferroviario de pasajeros.

El Honorable Senador señor Van Rysselberghe mencionó un problema ocurrido en la comuna de Chiguayante en la región del Biobío, que generó tensión local y se logró apaciguar con la intervención de la Alta Dirección de EFE y del gobernador regional.

Dicho conflicto tiene una vía posible de solución por medio de la aprobación del presente proyecto.

Sobre el particular, señaló que el cruce de Santa Sofía ayudará a la conectividad de la zona e incorporará una intervención urbana que embellecerá el sector. Se trata de una obra largamente anhelada y que implica bastantes recursos. Recalcó la importancia del proyecto de ley en estudio para EFE y pidió celeridad en su tramitación, porque colaborará en que el plan de inversiones pueda fluir de manera más expedita.

El Presidente del Directorio de Ferrocarriles del Estado, señor Jorge Claude, reiteró que históricamente EFE no pagaba derechos por uso de bienes nacionales de uso público.

Sin embargo, en el año 2023, se consultó a la Contraloría General de la República respecto del no pago de derechos a raíz de un problema en la municipalidad de Maipú, y dicho órgano concluyó que EFE no contaba con la exención por ley del pago de los derechos de bienes nacionales de uso público, quedando la materia a discreción de cada municipalidad.

En razón de lo anterior, emitió un dictamen en dicho sentido, recalcando la problemática que ello genera en atención a la disparidad de criterios existentes en cada municipio. La materia se ha ido regulando en cada ordenanza municipal, pero aún no existe unanimidad de criterios y se trata de sumas muy significativas.

En relación al caso ocurrido en Chiguayante, explicó que se recibió la solicitud de un pago retroactivo por un paso peatonal construido hace algún tiempo, para el cual no se cobraron los derechos respectivos. Con posterioridad al dictamen de la Contraloría General de la República, la municipalidad requirió dichos pagos.

Actualmente, la causa está radicada en los tribunales de justicia.

Recalcó que el escenario actual genera incertidumbres que son difíciles de administrar e impiden avanzar al ritmo que la empresa quisiera en la construcción de las obras con el objeto de ponerlas a disposición de la ciudadanía.

C- Votación en general y en particular

- En votación el proyecto de ley fue aprobado en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señoras Carvajal y Flores y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.

\- - -

TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, y que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones propone aprobar en general y en particular:

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Introdúcese 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, el siguiente artículo 30 bis:

“Artículo 30 bis.- 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 que 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.”.”.

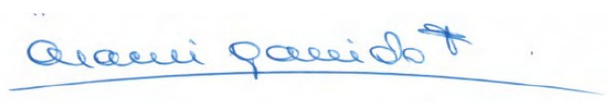
- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el **11 de noviembre de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Camila Flores (Presidenta) y Loreto Carvajal y señores Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe.

Sala de la Comisión a 13 de noviembre de 2026.





ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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 Y DECLARAR DICHAS OBRAS COMO INFRAESTRUCTURA EJECUTADA POR EL ESTADO. BOLETÍN N° 18.436-15

I. **OBJETIVO (S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar la ley orgánica de la empresa de los ferrocarriles del Estado para establecer una regla especial que exima a dicha empresa del pago 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.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general y en particular (4x0).

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** El artículo único de esta iniciativa legal tiene rango orgánico constitucional, de conformidad a lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 de la Carta Fundamental. En consecuencia, requiere para su aprobación de la mayoría absoluta de los senadores en ejercicio.

V. **URGENCIA:** suma.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

VII **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

VIII **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** Aprobado por 89 votos a favor; 34 en contra y 16 abstenciones.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 21 de octubre de 2026.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- 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.

- Decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

- Ley N°18.695, orgánica constitucional de municipalidades.

Valparaíso, a 13 de noviembre de 2026.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión