

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

BOLETÍN N°5.849-15.-

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en un mensaje de S.E. la Presidenta de la República, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, con el trámite de “suma urgencia”.

El proyecto en informe propone crear un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar el pago de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva, producto de los menores pagos que realizan los estudiantes y crea fondos de inversiones para el transporte público remunerado de pasajeros, uno destinado a la región Metropolitana y el otro para el resto del país.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente:

- Se incorporaron los artículos séptimo y octavo transitorios, mediante una indicación del Ejecutivo.
- Dos indicaciones fueron rechazadas. (Al artículo 3° y al artículo segundo transitorio).
- No hay artículos que deban ser calificados como normas orgánica-constitucional o de quórum calificado.
- El proyecto debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.
- El proyecto fue aprobado en general, por siete votos a favor de los Diputados señores Espinoza, don Fidel; Hales, Latorre, Quintana, Sabag, Venegas, don Mario y Venegas, don Samuel; un voto en contra del Diputado señor García-Huidobro y cuatro abstenciones de los Diputados señores Alvarado, Monckeberg, don Cristián; Uriarte y Verdugo (en reemplazo del Diputado García, don René Manuel)
- Diputado Informante: Latorre, don Juan Carlos.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la colaboración del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar Sanz. Además, participaron asesorando al Ministro las siguientes personas de dicho Ministerio: El asesor legislativo señor Fernando Abarca, la fiscal señora Paola Tapia y el asesor señor Andrés Gómez Lobos, En representación de la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda, el Subdirector, señor Sergio Granados; el Jefe de la División de Finanzas, señor José Pablo Gómez; el Jefe de la Unidad de Pasivos Contingentes y Concesiones, de la División Finanzas Públicas, señor David Duarte Arancibia y la Analista de la Unidad de Pasivos Contingentes, y Concesiones, de la División Finanzas Públicas, señora María José Castañeda Ossandón. Por el Ministerio del Interior, la Subsecretaria de Desarrollo Regional y Administrativo, señora Claudia Serrano Madrid

También fueron invitadas por la Comisión, las siguientes personas, en representación de las organizaciones que se indican:

Por la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros (FENABUS), el Presidente, señor Marcos Carter Bertolotto; el asesor, señor Sergio González; el Director, señor Oscar Barros, y el Abogado, señor Antonio Rodríguez.

Por la Confederación Nacional de Trabajadores Profesionales del Transporte Terrestre V Región, (CONTRAPROTT), el Presidente, señor Oscar Cantero M.; el Vicepresidente, señor Juan Martínez Cortés, y los Directores, señores Manuel Madrid Navarrete; Sergio Villarroel Garrido; Alfredo Alarcón Pantoja; Francisco Saavedra y Heriberto Ávila Zamora.

Por la Confederación Gremial Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile (CONABUS), el Presidente, señor José Muñoz Retamal; el Vicepresidente (V Región), señor Alamiro Torres; el Vicepresidente (Región Metropolitana), señor Ruperto González; el Secretario General, señor Luis Araya; el Tesorero, señor Rigoberto Burgos; el Asesor, señor Herman Rojas, y el Asesor, señor Jorge Ibarra

Por la Asociación de Empresas Licitadas del Gran Valparaíso, el Presidente, señor Reynaldo Sánchez; el Vicepresidente, señor Alonso Figueroa, y el Abogado señor Carlos Toro.

Por la Asociación Provincial de Dueños de Taxibuses de Concepción, el Presidente, señor Miguel Mendoza Sáez; el señor Luis Cardoso Morales, y el señor Carlos Essmann Rojas.

Por la Alianza Gremial de Transporte BioBío, el Presidente, señor Luis Quiroz Ross, y el Tesorero, señor José Troncoso Enríquez.

Por la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transportes y Afines (CONUTT), el Presidente, señor Ricardo Maldonado Olivares, y los Consejeros Nacionales, señores Manuel Zarricueta Opazo, Raúl Seguel Yáñez, Juan Carlos Sandoval y Bernardo Cerda.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

En la actualidad, el pase escolar y el pase de educación superior, constituyen una herramienta fundamental en el desarrollo de la escolaridad y de la educación chilena, en general. Pero no obstante los beneficios que tiene esta tarifa rebajada para los estudiantes, dichos pasajes se financian indirectamente mediante un porcentaje del precio, que se paga por parte de los usuarios del transporte público que no gozan de este tipo de beneficio. Es por ello, que es necesario crear un subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, para compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en dichos servicios de transporte.

En mérito de lo anterior, es necesario crear un fondo transitorio, con el fin de aportar nuevos recursos económicos, para satisfacer los requerimientos, que ha significado la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público remunerado de pasajeros para la ciudad de Santiago. Desde su inicio, se han producido muchos inconvenientes, los que han debido ser enfrentados en forma paulatina.

Así mismo, se crea un fondo transitorio para las diferentes regiones del país, por un monto equivalente al establecido para la ciudad de Santiago, para mejorar la conectividad y la infraestructura del sistema del transporte público entre las distintas ciudades, a fin de fomentar su utilización por parte de los ciudadanos.

Antecedentes legales.

-Decreto supremo N° 124, de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Mediante esta norma, se estableció que el pase escolar y el pase de educación superior, pueden ser utilizados de lunes a domingo, durante las 24 horas, dentro del año escolar correspondiente.

-Ley N° 18.696.

Esta ley establece normas sobre el transporte de pasajeros.

En su artículo 3°, inciso segundo, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, en casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular.

En su inciso tercero, se dispone que las bases de estas licitaciones deberá contemplar, entre los factores que serán evaluados, criterios económicos y ambientales según las diversas alternativas y modalidades de transporte. Entre dichos criterios se considerarán especialmente, los factores ambientales relativos a ruido, gases contaminantes, orden en la circulación de vehículos y valoración urbana.

En su inciso décimo primero, se establece un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, como catastro global de todas las modalidades de servicios de transporte público de pasajeros, en el que se consignarán todos aquellos antecedentes que el Ministerio de Transporte considere pertinentes.”

-Ley N° 20.206.

Esta ley creó un fondo de estabilización financiera del sistema de transporte publico de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

En su artículo 2°, autorizó al Ministro de Hacienda para que durante el año 2007, efectuara a este fondo un aporte reembolsable de hasta \$98.800.000 miles (noventa y ocho mil ochocientos millones de pesos).

Además se autorizó como aporte fiscal no reembolsable al fondo, la transferencia de \$52.000.000 miles (cincuenta y dos mil millones de pesos)

II.- FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

El transporte público remunerado de pasajeros, es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades, que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y se determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional.

Por lo tanto, es prioritario mejorar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros, con la finalidad de ofrecer un servicio de calidad, confiable y seguro, y con precios a público accesibles para toda la población, de modo de fomentar con ello que más personas, accedan y opten por este medio de transporte.

a) Experiencia comparada.

En el mensaje del ejecutivo, se indica que existen subsidios al transporte público de pasajeros, los cuales se otorgan en la mayoría de los países del mundo, ya sea en naciones industrializadas o en economías en vías de desarrollo y su principal objeto, es garantizar el acceso masivo de la población a este medio de transporte, a través de pasajes económicos que suelen cotizarse por debajo de los costos que afrontan las empresas.

Por ejemplo, en los Estados Unidos de Norteamérica, en el año 2006, los ingresos por tarifas sólo cubrieron el 38% de los costos operacionales de los sistemas de transporte público de pasajeros mediante buses. La diferencia fue financiada principalmente mediante diversos subsidios locales o federales para el transporte público. Si se analizan los 50 sistemas de transportes más importantes de ese país, los ingresos por tarifas no superaron el 31% de los costos de operaciones de los buses.

En Europa, los ingresos operacionales representan en promedio, el 50% de los costos que tienen los sistemas de transporte urbano.

En nuestro país existen diversos estudios al respecto. En particular, existe un Informe Final sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público para la ciudad de Santiago, confeccionado por un grupo de expertos, convocados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en el cual, se recomienda, bajo determinadas condiciones, el otorgamiento de subsidios al transporte público remunerado de pasajeros.

Se indica además, que no resulta sorpresa, que basado en la experiencia internacional, nuestro país busque promover la educación mediante tarifas reducidas para los estudiantes. Existen numerosas experiencias de subsidios a los costos de transporte de los estudiantes a nivel internacional.

En Austria, por ejemplo, el Gobierno respalda a los estudiantes para que puedan acceder a la educación a través del esquema para el transporte de estudiantes de escuela. Este esquema, provee viajes subvencionados para los estudiantes de escuelas, elegibles en ferrocarril, autobús y ferry (estatales y privados) y autobuses de larga distancia. También existe un subsidio para el transporte desde y hacia la escuela en vehículos privados en áreas en las que no existe transporte público.

También existe algo similar en España, en la ciudad de Madrid, en la cual, hay un sistema de abono a los transportes, lo que permite realizar un número ilimitado de viajes dentro de la comunidad de Madrid y determinadas zonas de Castilla-La Mancha. Se trata de una tarjeta nominativa, y que según el tramo de edad en que esté el usuario, varía la tarifa que tendrá que pagar.

b) Tarifas y financiamiento.

Se plantea en el mensaje, que la Constitución Política de la República de Chile, establece que el Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales y económicas que permitan a todos y cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que la propia Constitución establece.

Por otra parte, uno de los objetivos que tiene el proyecto es el tema de la educación, la que va desde la enseñanza preescolar hasta la universitaria.

En ese contexto, se encuentra el pase escolar y el pase de la educación superior, con el fin de que los beneficiados con ellos, puedan pagar sus traslados, con una tarifa rebajada.

Sin embargo, el beneficio para los estudiantes se financia con el incremento de la tarifa del pasaje adulto, situación que afecta a la mayoría de los usuarios

que no tienen pase escolar o de educación superior, situación que podría significar un perjuicio en el sector mas necesitado de la sociedad, al ser este sector de la población el que más utiliza el transporte público en buses.

Por otra parte, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el decreto supremo N° 124, de fecha 23 de agosto de 2006, en el que se ampliaron las facultades relativas a la utilización y días en que rige el pase escolar y de educación superior. En dicha normativa, se estableció que el pase puede ser utilizado de lunes a domingo, las 24 horas, dentro del año escolar correspondiente, respondiendo así a las necesidades que tienen los estudiantes del sector primario, secundario y superior, convirtiendo al transporte público de pasajeros, en el principal medio de desplazamiento para este grupo social.

De este modo, es preciso señalar, que las tarifas de los estudiantes corresponden a un porcentaje aplicable sobre la tarifa adulto, que se cobra en vehículos de locomoción colectiva. Dicho porcentaje que se aplica a la Región Metropolitana, es inferior al que se aplica en regiones. Por lo tanto, se espera que gradualmente, y en la medida que se produzcan los ajustes normativos y contractuales pertinentes, a todos los estudiantes del país se aplique un porcentaje similar al de la Región Metropolitana.

Al respecto, es relevante destacar que el informe final, de fecha 31 de marzo de 2008, sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago, confeccionado por el grupo de expertos, convocados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dentro de sus recomendaciones sobre financiamiento de la tarifa, señaló que el subsidio a la tarifa de estudiantes debe separarse del problema de financiamiento del sistema de transporte y ser pagado por el Estado.

c) Fondo transitorio para la ciudad de Santiago.

Se indica por parte del ejecutivo, que frente a las dificultades que ha tenido la implementación y posterior puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público remunerado de pasajeros para la ciudad de Santiago, se han adoptado medidas para mitigar dichas dificultades. Sin perjuicio de que éstas han cumplido su objetivo, se hace imperativo seguir corrigiendo los obstáculos que se presenten, a fin de tener un sistema de transporte regulado y mejorado, para que se obtengan las expectativas y anhelos de todos los habitantes de la capital.

Para conseguir este desafío, se hace necesario contar con los recursos que sirvan de herramienta para mejorar el servicio de transporte ofrecido, para todos los usuarios del sistema y de esa forma obtener un sistema de transporte público remunerado de pasajeros de calidad, confiable y seguro.

Para tener un sistema de transporte de calidad, se requiere contar con un sistema de recorridos y servicios adecuados, con una frecuencia razonable y con tiempos de espera que sean prudentes en los paraderos, para satisfacer las necesidades de los ciudadanos.

Por otra parte, si se mejora el servicio de transporte público remunerado de pasajeros para la ciudad de Santiago, éste se podrá convertir en una alternativa real y eficiente para aquellas personas que podrían optar por trasladarse en otro medio de transporte, como es el automóvil privado, ayudando de esta manera a reducir la congestión y contaminación ambiental.

Por último, se agrega que el fondo transitorio se constituirá con un monto de \$190.350.000 miles y podrá ser desembolsado entre el 1º de enero 2009 y el 31 de diciembre del 2011. El monto máximo anual a desembolsar no podrá superar el 40% de lo señalado.

d) Fondo de las inversiones regionales.

Señala el ejecutivo en el mensaje correspondiente, que el crecimiento y la expansión de las ciudades de nuestro país, exigen un desarrollo del transporte público a la altura de las necesidades, con la infraestructura adecuada y con un servicio de calidad.

En mérito de ello, es necesario mejorar e incentivar el uso del transporte público remunerado de pasajeros, y la conectividad y vías en general, a lo largo del país, por tal motivo, es preciso crear un fondo de inversión para realizar, los mejoramientos de gestión e infraestructura en las diferentes regiones del país.

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en el mensaje.

De acuerdo con esto último, la idea matriz o fundamental es establecer fuentes de financiamiento al sistema de transporte público de pasajeros, a través de un subsidio estatal y la creación de dos fondos transitorios, uno destinado a la región Metropolitana y el otro para el resto del país.

Lo anterior tiene por objeto, incentivar la utilización del transporte público de pasajeros mediante un mecanismo de subsidio estatal a la tarifa. Además, el ejecutivo tiene sumo interés en mejorar el sistema de transporte público remunerado de pasajeros para la ciudad de Santiago e integrar a un mayor número de usuarios del sistema, a través de la creación de un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago y por último, se crea un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad, para efectuar mejoras en materias de gestión e infraestructura, a fin de aumentar la conectividad en todo el país.

IV. ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

La Comisión estimó que el proyecto no contiene normas de rango orgánico constitucional, ni de quórum calificado.

V. ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO, DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

La Comisión estimó que la totalidad del proyecto debe ser conocido para la Comisión de Hacienda.

VI. INDICACIONES RECHADAS.

1.- Los Diputados señores Accorsi, Hales y Jiménez, formularon una indicación para incorporar en el artículo 3º, a continuación de la frase “*calidad del servicio*,” lo siguiente “***medidas descontaminantes***”.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cuatro votos en contra, tres votos a favor y una abstención.

2.- Los Diputados Accorsi, Hales y Jiménez, formularon una indicación para incorporar al artículo segundo transitorio, el siguiente inciso segundo nuevo:

“Parte de estos recursos deberá ser destinada a la instalación de filtros en los buses del sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, para que todos ellos cumplan con la normativa vigente contemplada en el plan de descontaminación de la Región Metropolitana.”

Esta indicación fue declarada inadmisibile por el Presidente de la Comisión, por estimar que es una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

VII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO DE LEY.

A la discusión general del proyecto de ley, habida en el seno de vuestra Comisión, concurrió **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar Sanz**, quien expuso el parecer del Ejecutivo sobre el proyecto en informe.

Inició su intervención explicando que el día 10 de febrero de 2007, fecha en que entró en funcionamiento el nuevo sistema de transporte público para la ciudad de Santiago, denominado Transantiago, se produjo una crisis general en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago. Producto de ello, es que sólo entraron en funcionamiento 4.500 buses de los 6.400 que se requerían para el transporte público remunerado de pasajeros. Además, en el comienzo existían contratos, en los que se había establecido un pago fijo mínimo para los operadores del nuevo sistema, situación que significó que no había incentivos para que los operadores sacaran los buses a la calle y atendieran debidamente a los usuarios. Tampoco había una tecnología adecuada, como los GPS (dispositivos para el posicionamiento satelital de los vehículos), para fiscalizar el cumplimiento de los planes operacionales por parte de los operadores. También se produjo un serio problema con la malla de recorridos: en el sistema antiguo, existían más de 300 recorridos y en el nuevo sistema, sólo había un poco más de 200, además, había serios problemas de infraestructura, falta de corredores, no estaban operativas las vías exclusivas o vías segregadas, que se diseñaron para tal efecto. Tampoco, existían los paraderos suficientes, para albergar a los pasajeros, sólo habían 3.000 paraderos y se requerían por lo menos 8.600. Los recursos que estaban previstos, para su funcionamiento sólo alcanzaban hasta el día 10 de mayo del 2007.

Todo esto, agregó, motivó la confección de un plan de acción, en el que se contemplaba una estrategia y un cronograma para enfrentar la crisis. Un aspecto fundamental, era conseguir que los operadores pudieran incorporar un mayor número de buses, los que deberían llegar a 6.400, que era el número requerido. Además, era indispensable agregar una mejor tecnología como los GPS, que era indispensable

para controlar la gestión de la flota. También, se hacía indispensable modificar los contratos suscritos con los operadores, en los cuales era fundamental hacer un cambio en la estructura de los incentivos, para que los operadores tuvieran un mayor interés en sacar los buses a la calle, para que cumplieran con el plan operacional que se había establecido para el funcionamiento del nuevo sistema; se aumentó en un 42% el número de recorridos, los que han llegado a 320; existe una mayor infraestructura y un mayor número de corredores exclusivos o vías segregadas.

Al respecto, informó que se solicitó a la Universidad Católica de Chile, que hiciera una medición sobre los avances conseguidos por las nuevas medidas adoptadas. En el informe entregado, se constató que los tiempos de espera, habían caído en más de veinte minutos, por lo tanto, los tiempos de viaje bajaron en una proporción similar.

Señaló que no obstante lo anterior, el sistema de transporte público en la región metropolitana aún no es aceptable, especialmente en cuanto existe un número importante de comunas que quedaron con un servicio muy deficiente. Por lo tanto, es necesario establecer estrategias tanto de corto, como de largo plazo, para lograr un sistema adecuado, estableciéndose los objetivos y estrategias necesarios para su cumplimiento.

Precisó que un primer objetivo es mejorar la calidad del servicio para las personas que lo usan, situación que se asocia a los siguientes factores: tiempo de acceso, tiempo de espera, tiempo de viaje, tiempo en trasbordos y valor de las tarifas. Además, se ha tenido en vista la calidad urbana y ambiental que tiene la ciudad, debiendo hacerse cargo de los elementos de contaminación de congestión y de los accidentes.

Planteó que “el tiempo de acceso”, está relacionado con la necesidad de establecer un mayor número de recorridos, los que reiteró se han aumentado en un 42%, a diciembre del año 2007, se modificaron además, tres grandes paquetes de recorridos, beneficiando cada uno de ellos, a más de 600.000 personas. También, es necesario que exista libertad para rediseñar los recorridos. Actualmente se está trabajando sobre una segunda renegociación de contrato con los operadores, la que deberá culminar en julio del presente año, situación que le permitirá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, efectuar un rediseño del sistema, para que los operadores puedan compensar económicamente a otro operador, de acuerdo a los pasajeros que uno gana y otro pierde. Con el rediseño, se da solución a los problemas que se produjeron en un comienzo, por cuanto, se incorporan áreas geográficas que antes no existían, con esto se da solución a situaciones que impedían establecer recorridos de una a otra, aún cuando estuvieran próximas.

Señaló que para disminuir los tiempos de espera, se les exigirá a los operadores asegurar el cumplimiento de la frecuencia de sus buses. El cambio esencial en esta materia se produjo en agosto del 2007, porque desde esa fecha se cuenta con GPS lo que permite la fiscalización de los buses. Por otra parte, con la modificación de los contratos, se estableció que a los operadores se les pagará de acuerdo a los buses que saquen a la calle. Esto constituye un incentivo directo, porque antes se pagaba sólo por pasajero transportado, y el sistema de multas que había era muy bajo, por cuanto, el máximo de sanción que se podía aplicar era de 6.000 unidades de fomento. A raíz de esta modificación, se produjo un cumplimiento del 95%, sin embargo, todavía hay cuatro servicios que mantuvieron niveles de cumplimiento en torno a un 70%: el sector B (Independencia, Renca, Recoleta, Conchalí, Huechuraba Quilicura) el sector G (La Cisterna, La Pintana, El Bosque, San Bernardo, San Ramón) más el Troncal 3 (con 300 buses) y la Troncal 5 (con 500 buses). A raíz de los cambios efectuados, el Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones, pudo constatar que la situación que imperaba era insostenible, por cuanto, era imposible que los operadores se pudieran financiar.

Otro aspecto importante, era el relacionado con “los tiempos de espera”. Recordó que desde el mes de febrero de año 2008, los operadores tienen acceso a una pantalla donde pueden ver sus distintos recorridos y además se están instalando servicios de comunicación con los conductores, porque para que haya regularidad y exista una distancia adecuada entre los buses, es indispensable que exista comunicación entre los conductores de los buses, situación que deberá quedar operando en el mes de julio de este año.

Indicó, que respecto de “los tiempos de viaje”, es preciso destacar tres aspectos:

a) Gestión de las vías: Este es un tema que está relacionado con el uso de las pistas existentes, las cuales son fiscalizadas desde el mes de diciembre del 2007, para que los buses puedan aumentar la velocidad, además, se está instalando un sistema de cámaras que permita detectar el mal uso de las pistas “sólo bus” o vías exclusivas, el que está operativo a partir del mes de junio de 2008. Para regular estos controles, la ley de Tránsito faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para dictar un reglamento que norme lo relacionado con esta gestión, el que se encuentra actualmente en la Contraloría General de la República, para su toma de razón.

b) Los Corredores segregados: En la actualidad existen 39 kilómetros de corredores segregados, con un plan de inversión que para el año 2010, se contará con 100 kilómetros construidos, y que el año 2014, tendrá un total de 225 kilómetros, y

c) El Metro: Este es un plan de más largo plazo, este sistema contará en el futuro con las extensiones de la Línea 1, hasta Los Dominicos el año 2009, la Línea 5 hasta Pudahuel en el año 2009 y en definitiva hasta Maipú en el año 2010. También habrá más trenes, se incorporarán 20 nuevos trenes entre Octubre del 2009 y el primer trimestre del 2010 y hay una nueva gestión para realizar próximamente “un servicios express”, con pilotaje automático.

Explicó que “el tiempo de transbordos”, tiene relación con los recorridos, con la información a los usuarios y con las evaluaciones de las estaciones de intercambio modal, como la que existe en La Cisterna, por ejemplo. Además, se cuenta con otros medios de transportes, como los taxis colectivos, o el complemento del servicio de Metro con los buses, así como la posibilidad de modificar las concesiones, para flexibilizar los recorridos para el año 2009. Así mismo el actual circuito de *ciclovías*, que cuenta con 80 kilómetros de extensión, deberá ser ampliado de manera considerable en el futuro, para que llegue a ser un buen complemento para el transporte público.

Agregó que lo anterior se complementa con el tema de las **tarifas**, que es lo que le interesa al usuario. Respecto de la evasión, explicó que se han establecido nuevas zonas pagas, y en junio comienza una campaña de fiscalización que concluye en julio, para quienes no pagan las tarifas.

A continuación, se refirió a la necesidad de establecer un subsidio para el valor de las tarifas, ya que el valor real que hoy debería pagarse por el pasaje es de \$600 (seiscientos pesos), sin embargo el compromiso del Gobierno es mantener la tarifa congelada durante el año 2008. Planteó, que de estar vigente el sistema antiguo, la persona que recorre un sólo tramo tendría que pagar \$430, pero este valor se duplicaría en los casos que hoy corresponden a trasbordos.

Por otra parte, señaló que el proyecto de ley presentado por el ejecutivo, contempla dos tipos de subsidios. Un **subsidio permanente**, que asciende a 210 millones de dólares para Santiago y de 210 millones de dólares para las Regiones, y un **subsidio transitorio**, para los años 2009, 2010 y 2011, que es de 135 millones de dólares anuales para Santiago y de 135 millones de dólares anuales para el resto del país y a partir del año 2012 el sistema tiene un mecanismo de subsidio permanente de 210 millones de dólares anuales.

Explicó que el **subsidio permanente**, tiene como objetivo compensar los menores pagos que hacen los estudiantes por sus pasajes. En la actualidad, los estudiantes pagan el 33% de la tarifa en la ciudad de Santiago, mientras que en regiones pagan el 40% si son de Educación Media, y 50% si son de Educación Superior.

Por otra parte, indicó que esta tarifa no es eficaz y que no es equitativa, porque los hogares de menores ingresos son usuarios más frecuentes del transporte público. Si se observa el 40% más pobre de las familias de nuestro país, y se analiza cuánto es la mayor tarifa que están pagando, en comparación con lo que se benefician sus hijos por la tarifa escolar, se concluye que más del 17%, lo que significa un 40% del total, está contribuyendo más al sistema de lo que está recibiendo. Por lo anterior, el sistema actual tiene un efecto regresivo, porque terminan pagando más, los sectores de más bajos ingresos.

Señaló, que los expertos plantean, que si se quiere tener una tarifa escolar subsidiada, debe ser el estado el que debe aportar al subsidio. Detalló que para calcular el subsidio se compara la tarifa adulta y la tarifa escolar, y la diferencia es lo que debería aportar el Estado. En el caso de regiones, existe una estimación para las principales ciudades, para los cuales se están efectuando encuestas de actualización, para poder determinar cuánto correspondería subsidiar de acuerdo a las diferencias reales de tarifas. Planteó que el proyecto propone que el monto calculado para Santiago, se debe incorporar al financiamiento, para que no suba la tarifa.

En el caso de las regiones, es necesario distinguir dos tipos de realidades, a saber:

a) Para aquellas ciudades donde se puedan fijar las tarifas, ya sea porque se encuentran licitadas o porque se pueden fijar tarifas, de acuerdo a estudios efectuados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, éstas corresponderían a treinta ciudades del país. En estos casos se determina la tarifa de los adultos, la tarifa de los estudiantes y se estima cuántos son los escolares que utilizan el sistema para calcular el monto del subsidio. Con ese monto del subsidio, se debe determinar una tarifa, que es la que se debe negociar con los operadores y que sea inferior a la que está vigente.

b) Por otra parte, hay ciudades donde debe licitarse el transporte y las ciudades donde, estando fijadas las tarifas, puede no haber acuerdo en la renegociación, ya que la modificación de la tarifa tiene que reflejar exactamente, el monto del subsidio entregado. En estos casos existe una segunda utilización de los recursos, que es dedicar el 60% que se destina al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) para inversión directa en transporte público y un 40% al Programa de Transporte Regional, que es un subsidio que se da a través de un programa del Ministerio, el que hay que reglamentar para este caso, en el cual por ejemplo, se puede subsidiar el transporte escolar rural.

Respecto al cálculo considerado para llegar a la suma de 210 millones de dólares, explicó que en Santiago se cuenta con la información de las

tarjetas *BIP* que indican el número de pasajeros y de viajes efectuados, así como de los estudiantes, lo que permite hacer el cálculo directamente. En el caso de las regiones, existen estudios origen-destino, que se actualizarán en base a encuestas efectuadas por la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA), los cuales serán utilizados para la negociación que debe efectuarse con los operadores, para determinar la rebaja de las tarifas.

Señaló que el proyecto establece que para Santiago, la tarifa adulta sea menor y para las regiones, en las cuales exista equilibrio, se rebaje la tarifa general, y en las ciudades donde el pago de la tarifa escolar es diferenciada, debe existir un 40% para los secundarios y de un 50% para los universitarios. Al respecto, se pretende que la tarifa escolar se iguale con la de Santiago, es decir, un 33% para los estudiantes de Educación Media y de Educación Superior.

Explicó que el subsidio transitorio, tiene relación con la calidad urbana y ambiental de la ciudad. Para la Región Metropolitana esto es muy claro: si a partir de un sistema de transporte público se benefician no sólo sus usuarios, lo natural es que el financiamiento debe componerse de aportes de todos los beneficiados por el sistema por su externalidad, lo que traerá como resultado menos congestión, menos accidentabilidad y menos contaminación. Explicó que en Europa y en Estados Unidos, este principio se establece con subsidios que van por sobre el 50%.

Finalmente, se refirió a las proyecciones y financiamiento que tendrá la Región Metropolitana, señalando que de acuerdo a las proyecciones efectuadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para el otorgamiento de un crédito de US \$400 millones de dólares para el sistema de transporte público de Santiago, se calcularon costos y financiamiento hacia el futuro. De acuerdo a esa proyección, los ingresos del sistema a partir del año 2011, se deberían estancar, los costos se debieran mantener relativamente estables e incluso podrían decrecer. En los costos financieros, se incluye el prepago de las obligaciones que se han contraído, es decir los US \$190 millones de dólares entregados en el año 2007, el crédito del Banco Estado y el crédito del BID. A partir del año 2012 debería quedar un subsidio de carácter decreciente. Consultado sobre la garantía del crédito otorgado por el BID, explicó que tiene una contingencia de CORFO de hasta un 80%.

Concurrió, además la **Subsecretaria de Desarrollo Regional y Administrativo, del Ministerio del Interior, señora Claudia Serrano Madrid**, con el objeto de informar a la Comisión sobre la distribución efectiva que se hizo en cada Región del país, respecto de los recursos derivados de la aplicación del Título II de la Ley N° 20.206, que creó el fondo de estabilización financiera del sistema de transporte publico de la ciudad de Santiago y dispuso aportes fiscales a regiones. Al efecto, hizo entrega de la documentación que da cuenta de dichos recursos y su gasto.

Asistió, el **Presidente de la Confederación Nacional de Trabajadores Profesionales del Transporte Terrestre V Región, (CONTRAPROTT)**, señor **Oscar Cantero**, quién planteó que era necesario exigir, para la obtención del subsidio establecido en el proyecto de ley, el cumplimiento de la normativa laboral por parte de los empresarios de los buses. Explicó que en la Quinta Región no se ha cumplido con las condiciones establecidas en la licitación efectuada en el año 2006, esto es, que los choferes tuvieran una remuneración fija y que se respetara la jornada de trabajo máxima establecida en el Código del Trabajo.

Invitado por la Comisión participó el **Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros (FENABUS)**, señor **Marcos Carter**, asistido por su asesor señor **Sergio González**, quién explicó que es necesario tener en consideración en el proyecto en estudio, lo siguiente:

1º. Se debe establecer un criterio para calcular el monto anual de la compensación y su distribución entre regiones. El proyecto de ley fija un monto global de carácter permanente reajutable de acuerdo al IPC hasta el año 2012 y de allí en adelante de acuerdo a variaciones en los viajes. El riesgo de aplicar el proyecto tal como se propone, es que su aplicación parta en aquellos casos como el Transantiago y que al final no alcance para otros servicios, o que la entrega sea sólo parcial.

2º. Es necesario mejorar la determinación de quiénes pueden recibir la compensación y cuáles son las condiciones que se deben cumplir.

El proyecto señala quienes serán los que recibirán la compensación:

- Los servicios de transporte público que hayan sido licitados integralmente, en virtud de la aplicación del artículo 3º de la ley 18.696 y que cuenten con medios de pago centralizados y mecanismo de ajuste tarifario. En el caso del Transantiago, lo será el Administrador Financiero del Transantiago (AFT).

- Sistemas de transporte público que hayan sido licitados de acuerdo a la aplicación del artículo 3º de la Ley 18.696, que tengan regulación tarifaria.

- Sistemas de transporte público a los cuales, se les haya definido un perímetro de exclusión, de acuerdo con el artículo 42 del Decreto 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Reglamento de Servicios de Transporte Público.

Explicó, que todos los servicios de transporte público que funcionan en el país, se encuentran operando de acuerdo a las disposiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la aplicación del Reglamento de Servicios de Transporte Público que le otorga amplias facultades para realizar los servicios. Por lo tanto, todos los servicios de transporte público del país se encontrarían en la actualidad en condiciones de recibir este subsidio.

3º. Es necesario incorporar un mecanismo para dirimir conflictos, cuando no haya acuerdo entre el Ministerio de Transporte y los demás transportistas, en la negociación necesaria para el otorgamiento del subsidio y la rebaja de tarifas.

4º. Es necesario eliminar la opción de efectuar posibles inversiones regionales en infraestructura de riego, agua potable, etc. Además, planteó la

necesidad de incorporar participación local en la identificación y selección de proyectos de modernización del transporte público.

El Presidente de la Asociación Provincial de Dueños de Taxibuses de Concepción, señor Miguel Mendoza, concurrió acompañado de su asesor, **el ingeniero en transporte, señor Luis Cardoso,** quién señaló que el artículo 2º del proyecto en estudio, establece que al año 2012, el fondo se reajustará de acuerdo a la variación del IPC. Agregó, que dicho índice representa una canasta de bienes y servicios que no necesariamente incorpora fielmente las variaciones de la industria del transporte público, por lo que propone que se fije un “índice *ad hoc*” a la actividad del transporte de pasajeros, que asegure una reajustabilidad real.

Planteó, que el artículo 3º, establece la entrega total o parcial de los recursos, pero siempre y cuando se cumpla con la disminución de la tarifa, la calidad de servicio, y los mecanismos de control. Añadió que al respecto, se debiera registrar en el texto del proyecto, cuáles serán los criterios o las formas, mediante los cuales, se determinará el cumplimiento de las condiciones establecidas.

Por último, se refirió a lo dispuesto mediante el artículo 4º, letra b) del proyecto, en el cual se establece que los “fondos serán transferidos a los concesionarios”. En este punto, propuso que los recursos se entreguen directamente a cada propietario de los vehículos, que prestan servicios regularmente de manera oficial.

El Presidente de la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transportes y Afines (CONUTT), señor Ricardo Maldonado, indicó que el proyecto de ley, establece un subsidio que busca paliar la situación económica de los empresarios, pero no garantiza que la tarifa no suba de valor, porque este aumento se relaciona con otros aspectos, como por ejemplo el precio del combustible.

Planteó que dentro de lo dispuesto por el artículo 9º, que se refiere a las conductas sancionables, se debería incluir una sanción para los empresarios de buses que no cumplan con las normas laborales y de seguridad social. Esta situación tiene una gran justificación, por cuanto, en la actualidad no se cumple con las jornadas máximas de trabajo, hay inexistencia de terminales, etc.

Por último, señaló que esta iniciativa legal no contempla normas que fomenten o subsidien el cobro de tarifas rebajadas a los adultos mayores.

El Presidente de la Confederación Gremial Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile (CONABUS), señor José Muñoz, inició su exposición señalando que lo expresado por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, respecto del proyecto de ley en estudio, a su juicio se mantendrán los mismos ingresos, los que considera *deplorables*, para el sector que representa. Por lo tanto, manifestó su disconformidad, por cuanto la situación económica de dicho sector es crítica.

Por otra parte, se refirió al tema de los taxis colectivos, expresando su malestar, dado que este sistema de transporte no tiene una fiscalización

adecuada, lo que se traduce en que cambian su recorrido de acuerdo a la demanda del momento, no cumplen con la normativa laboral, ni de seguridad social en relación a los choferes, etc., lo cual perjudica directamente a los taxibuses quienes sí son permanentemente fiscalizados. A lo anterior se suma el hecho que el D.S. 122 de 1991, Ministerio de Transporte, establece requisitos para la aprobación de la revisión técnica de los buses, que no se exigen a los taxis colectivos.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por siete votos a favor de los Diputados señores Espinoza, don Fidel; Hales, Latorre, Quintana, Sabag, Venegas, don Mario y Venegas, don Samuel; un voto en contra del Diputado señor García-Huidobro y cuatro abstenciones de los Diputados señores Alvarado, Monckeberg, don Cristián; Uriarte y Verdugo (en reemplazo del Diputado García, don René Manuel).

VIII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El Proyecto que establece un subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros, se compone de 14 artículos permanentes, divididos en tres Títulos y contiene 6 artículos transitorios.

En el Título I, “Del otorgamiento del Subsidio”, se crea un subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y los menores pagos que realizan los estudiantes.

El gasto total anual por aplicación de este subsidio, no podrá exceder los \$197.400.000 miles (ciento noventa y siete mil cuatrocientos millones de pesos), valor reajutable anualmente de acuerdo a la variación del IPC. A partir del año 2012, este límite máximo podrá incrementarse de acuerdo a la variación porcentual del número total de viajes.

El monto del subsidio se distribuirá, a los asignatarios que en cada caso se detalla, considerando: las tarifas de adultos y de estudiantes, sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, informados por las entidades que administren sistemas automatizados, y si no las hubiere, por la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA). Un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, regulará la aplicación del subsidio.

Las transferencias de los recursos se efectuarán de acuerdo a las siguientes consideraciones:

1º.- Zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de lo dispuesto en el artículo 3º de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos. Los recursos correspondientes serán transferidos **a las cuentas** en las cuales se administran los recursos del sistema.

2º.- Zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el

marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.696 y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos. Los recursos serán transferidos **a los concesionarios**, de acuerdo a su “capacidad de transporte efectiva”, que será determinada en base a los buses inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

3°.- Zonas geográficas donde operen servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses no licitados. Los recursos serán transferidos **a los operadores** de estos servicios, de acuerdo a la “capacidad de transporte efectiva” una vez que se definan e implementen los perímetros de exclusión, o que se hayan establecido las condiciones de operación para servicios no licitados, y estén operativos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega de los recursos del subsidio a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en: las condiciones económicas, la operación de dichos servicios (tarifas, mecanismos de control etc.), los procesos de licitación de uso de vías a que convoque en virtud de lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.696, en los perímetros de exclusión que fije, y los casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.

El destino de los recursos, antes que se materialicen los efectos del subsidio en las condiciones económicas de los servicios de transporte remunerado de pasajeros, será considerado de la siguiente manera:

a) El 60% constituirá una provisión especial para el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, para ser incorporados a petición de los Intendentes, a los presupuestos de los Gobiernos Regionales respectivos. Los fondos podrán ser utilizados en inversión, estudios sobre factibilidad y diseño de infraestructura para el transporte público y su modernización, así como sobre conectividad de interés para la región, y

b) El 40% restante, incrementará la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para asignación al Subsidio al Transporte Regional.

El pago de este subsidio se realizará a través del Servicio de Tesorerías. Los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos señalados.

Los montos que se perciban por concepto de este subsidio serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales.

A continuación, **el Título II “De las sanciones”** castiga a quien perciba indebidamente el subsidio, o incumpla las obligaciones adquiridas para su otorgamiento, con las siguientes sanciones que, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales, se podrán aplicar por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe:

- a) Multa entre 50 y 1.000 Unidades Tributarias Mensuales
- b) Amonestación por escrito;
- c) Suspensión parcial o total del subsidio;
- d) Cancelación de vehículos o servicios; y
- e) Caducidad de la concesión, si corresponde.

Además, se deberán devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente.

El proyecto, en su artículo 10 establece como circunstancias para la determinación de la sanción: el beneficio económico obtenido, la intencionalidad, el grado de participación en el hecho, acción u omisión, conducta anterior y capacidad económica del infractor.

Se establece un procedimiento, en los artículos 11 y 12, que para la aplicación de las sanciones señaladas, las cuales se inician con la formulación de cargos y su notificación al afectado, para que presente su defensa dentro de los cinco días hábiles siguientes. Si se solicitan pruebas y se da lugar a ellas, se abrirá un término probatorio por un plazo no superior a diez días hábiles. La prueba se apreciará de acuerdo a las reglas de la sana crítica. En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse recurso de reposición y en subsidio un recurso jerárquico.

Finalmente el **Título III**, que establece **las Disposiciones Generales**, señala en el artículo 13, que los montos que se perciban por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales.

Por su parte, el artículo 14 dispone que mediante uno o más decretos supremos expedidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscritos además, por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la ley.

El artículo segundo transitorio, establece un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público para la ciudad de Santiago, con un monto de \$190.350.000 miles (ciento noventa mil trescientos cincuenta millones de pesos), los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Los desembolsos del Fondo se incorporarán, durante esos tres años, a la Ley de Presupuestos, y no podrán exceder anualmente el 40% del monto total. Se establece además, que los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

Por otra parte, el artículo tercero transitorio, crea un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad, el que estará constituido con un monto de \$190.350.000 miles (ciento noventa mil trescientos cincuenta millones de pesos), y sus recursos serán desembolsados a contar del 1 de enero del año 2009. Estos recursos se distribuirán entre los Gobiernos Regionales según los criterios de distribución del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) establecidos en la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, es decir: el 90% de los recursos deben distribuirse tomando en cuenta las condiciones de vulnerabilidad social y las características territoriales de cada región, y el 10% restante, desglosado en un 5% para estímulo por eficiencia y un 5% para gastos de emergencia.

Además se indica, cuáles son las inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo: inversiones en infraestructura para el transporte público y su modernización, inversiones en infraestructura y conectividad de interés para las áreas seleccionadas por el Consejo Regional e iniciativas de inversión para infraestructura vial, de riego, de servicios básicos de agua potable, entre otros. Los desembolsos del Fondo se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.

También se establecen medidas para la entrada en vigencia del mecanismo del subsidio. El artículo primero transitorio, dispone que en los 30 días siguientes a la entrada en vigencia de la ley, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, convocará a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes, a participar en procesos de negociación y/o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio y

modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. De no lograrse un acuerdo, se establece que los recursos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5°, es decir, 60% para el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, a fin de incorporarse a los presupuestos de los Gobiernos Regionales respectivos y el 40% restante, para asignación del Subsidio al Transporte Regional. Para estas tareas el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, contará con un Comité Asesor de Expertos.

Además, se indica que esta convocatoria no se realizará si la licitación de uso de vías contempla sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, asimismo, cuenta con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio que exista entre ingresos y egresos. En este caso, los recursos serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

“TITULO I Del otorgamiento del Subsidio

“Artículo 1°.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes.”

*El Ejecutivo formuló una indicación, para eliminar la oración final del artículo 1°, a continuación de la palabra “pasajeros”, precedida por una coma, *“tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes”*.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, explicó que el Ejecutivo propone esta indicación para clarificar el texto de este artículo y que esta modificación tiene por objeto, aceptar una propuesta efectuada por varios Diputados de la Comisión.

-Puesto en votación el artículo 1° del proyecto incluida la indicación de Ejecutivo, fue aprobado por siete votos a favor, un voto en contra y una abstención.

“Artículo 2°.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, a partir del año 2012, este límite máximo podrá ser incrementado considerando la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros de los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto en comparación al número de viajes acumulados en los 12 meses anteriores al 30 de junio del año inmediatamente anterior.

El monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, considerando las tarifas de adultos y de estudiantes, sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, mediante decreto expedido por el

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”.

Un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, contendrá las definiciones metodológicas para la determinación señalada en el inciso anterior, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicitará la información del número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros efectivos a las entidades que administren sistemas automatizados que permitan conocer el número de viajes o a la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA) donde no existan dichos sistemas.”

-Puesto en votación el artículo 2° del proyecto, fue aprobado por siete votos a favor y dos abstenciones.

“**Artículo 3°.-** El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega total o parcial de los recursos por efecto de aplicar el mecanismo de subsidio a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en las condiciones económicas y en la operación de dichos servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, en los procesos de licitación de uso de vías a que convoque en virtud de la ley N° 18.696, en los perímetros de exclusión que fije, así como en aquellos casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.”

Los Diputados señores Accorsi, Hales y Jiménez, formularon una indicación para incorporar en el artículo 3°, a continuación de la frase “*calidad del servicio*,” lo siguiente “**medidas descontaminantes**”.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cuatro votos en contra, tres votos a favor y una abstención.

-Puesto en votación el artículo 3° del proyecto, fue aprobado por siete votos a favor y una abstención.

“**Artículo 4°.-** Las transferencias de recursos que correspondan por concepto de aplicación del mecanismo de subsidio, serán realizadas de acuerdo a lo siguiente:

a) En las zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696

y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva. La capacidad de transporte efectiva por concesionario, será determinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando los buses que éstos tengan inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros que lleva dicho Ministerio y que se encuentren operativos en el periodo anterior a aquel en que se efectúe la transferencia. El reglamento establecerá los medios fidedignos de control necesarios para la comprobación de la capacidad de transporte efectiva.

c) En las zonas geográficas donde operen servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, no licitados, dichos servicios podrán recibir el subsidio de la forma señalada en la letra b) anterior una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen, o una vez que se hayan establecido las condiciones de operación para servicios no licitados, y que tales servicios se encuentren operativos.”

-Puesto en votación el artículo 4° del proyecto, fue aprobado por cuatro votos a favor.

“Artículo 5°.- En tanto no se materialicen los efectos del mecanismo de subsidio en las condiciones económicas de los servicios de transporte remunerado de pasajeros, los recursos considerados para el financiamiento del mecanismo de subsidio, tendrán los siguientes destinos:

a) El 60 por ciento de ellos, constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, en:

i) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

ii) Infraestructura y conectividad de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional.

b) El 40 por ciento restante, incrementará la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional.”

***El Ejecutivo formuló la siguiente indicación al artículo 5°:**

a) Para sustituir en el inciso primero la frase *“En tanto no se materialicen los efectos del mecanismo de subsidio en las condiciones económicas de los*

servicios de transporte remunerado de pasajeros, los recursos considerados para el financiamiento del mecanismo de subsidio”, por la siguiente: **“Los recursos que no sean entregados, en conformidad a lo previsto en el artículo 3° de esta ley”.**

b) Para sustituir en la letra a), la frase “El 60 por ciento de ellos” por la siguiente: **“En el caso de las comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes, los recursos”.**

c) Para sustituir la letra a), del párrafo ii) por la siguiente: **“ii) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.”**

d) Para sustituir la letra b) por la siguiente:

“b) En el caso de las comunas cuya población sea menor a 50.000 habitantes, los recursos se destinarán a un Programa de Apoyo al Transporte Regional. Este programa contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, un subsidio al transporte remunerado escolar rural y otros programas que favorezcan el transporte público remunerado regional. El Programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.”

Para agregar el siguiente inciso final:

“En el caso que luego de aplicar lo establecido en la letra b) anterior, existan recursos disponibles, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá transferirlos a los Gobiernos Regionales, para incrementar la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior señalada en la letra a) anterior.”.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor **René Cortázar**, explicó que las indicaciones tienen que ver con la forma de entregar el subsidio a las Regiones. Recordó que de acuerdo al proyecto, lo primero que ocurre desde el punto de vista regional, en las principales ciudades del país, es entregar un subsidio que cubra la diferencia entre el pasaje escolar y el pasaje adulto, y a cambio de eso los operadores tendrían que reducir las tarifas adulta y escolar. Como necesariamente hay una negociación, puede que el operador no esté de acuerdo para rebajar la tarifa. En este caso el proyecto original establecía que el 60% de los recursos se destinaban a infraestructura y el 40% restante se destinaba al programa de apoyo al transporte regional; el problema es que este programa sirve para las pequeñas ciudades, de menos de 50.000 habitantes, y especialmente para las zonas rurales. Agregó, que a modo de ejemplo, en el caso concreto de este mecanismo podría significar, que un subsidio para la ciudad de Temuco, donde no hubo acuerdo, el 40% del subsidio iría a las zonas rurales aledañas a Temuco.

Por lo tanto, se propone un mecanismo más simple para el caso, que no existe acuerdo con el operador, el subsidio se destinará íntegramente a infraestructura. Además, con la indicación propuesta, se hace una distinción entre ciudades de más o menos de 50.000 habitantes, respectivamente.

Indicó que además, que se establece un calendario para las ciudades de más de 50.000 habitantes, con el fin de efectuar los respectivos estudios y

calcular el subsidio. En caso de no existir acuerdo, los recursos pasan a la Subsecretaría de Desarrollo Regional del Ministerio del Interior, para que sean entregados a las respectivas regiones, para inversión en infraestructura.

En relación a las ciudades con menos de 50.000 habitantes, señaló que está siempre la hipótesis de no existir acuerdo con el operador, los recursos van al Programa de Apoyo al Transporte Regional, que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, un subsidio al transporte remunerado escolar rural y otros programas que favorezcan el transporte público remunerado regional. De no existir proyectos, los fondos se destinan a los gobiernos regionales de manera similar a lo establecido para las ciudades de más de 50.000 habitantes.

Aclaró que en esta materia, para determinar las ciudades con más o menos de 50.000 habitantes se utilizarían las cifras proyectadas de acuerdo a estudios efectuadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en relación a los datos obtenidos en el censo del año 2002.

-Puesto en votación el artículo 5° del proyecto incluída la indicación de Ejecutivo, fue aprobado por cuatro votos a favor.

“Artículo 6°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo segundo de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.”

-Puesto en votación el artículo 6° del proyecto, fue aprobado por cuatro votos a favor.

“Artículo 7°.- El pago de este subsidio se realizará a través del Servicio de Tesorerías, de acuerdo a la información que para tal efecto le entregue el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.”

*El Ejecutivo formuló una indicación para sustituir el Artículo 7° por el siguiente:

“Artículo 7°.- Los desembolsos que corresponda efectuar de acuerdo al artículo 4° y a la letra b) del artículo 5° de esta ley, se realizarán a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

-Puesta en votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada por cuatro votos a favor.

“Artículo 8°.- A partir de la fecha de publicación de esta ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros y/o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.”

-Puesto en votación el artículo 8° del proyecto, fue aprobado por cuatro votos a favor.

TITULO II

De las sanciones

“Artículo 9°.- Cualquier persona que perciba indebidamente transferencias por concepto del subsidio establecido en la presente ley, o incumpla o infrinja las obligaciones adquiridas en razón de su otorgamiento en materia de condiciones de prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, podrá ser objeto de la aplicación, por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe, de las sanciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales:

a) multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 50 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.);

b) amonestación por escrito;

c) suspensión parcial o total del subsidio;

d) cancelación de vehículos o servicios; y

e) caducidad de la concesión, si corresponde.

La aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.”

*El Ejecutivo formuló una indicación para incluir en el inciso primero, a continuación de la frase *“por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe,”* la siguiente oración: ***“entre el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y el Subsecretario de Transportes”***.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, explicó que en el artículo 9° original, se establecía la aplicación de sanciones por mal uso del subsidio o incumplimiento de condiciones impuestas, se aplicaban por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designara, para tal efecto. Señaló que la indicación tiene por objeto establecer con mayor claridad, cual será la autoridad que aplicará las sanciones, para ello, se dispone que la designación deberá recaer entre el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y el Subsecretario de Transportes.

-Puesto en votación el artículo 9° del proyecto incluída la indicación de Ejecutivo, fue aprobado por cuatro votos a favor.

“Artículo 10.- Para la determinación de la correspondiente sanción, se considerarán las siguientes circunstancias:

- a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.
- b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.
- c) La conducta anterior.
- d) La capacidad económica del infractor.”

El Jefe de la División de Finanzas del Ministerio de Hacienda, señor José Pablo Gómez, explicó que la letra d) del artículo 10 del proyecto, tiene por objeto establecer la capacidad económica del infractor, para determinar las sanciones que puedan recibir los actores del sistema. El no considerar la situación económica del infractor, podría resultar desincentivadora para una empresa de gran tamaño o muy gravosa para alguien de pequeño tamaño. Esto se explica especialmente cuando el rango de operadores es muy amplio. Agregó a modo de ejemplo, que una situación similar se contempla en el artículo 58 de la Ley General de Medio Ambiente para aplicar las respectivas sanciones.

-Puesto en votación el artículo 10 del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor.

“Artículo 11.- Toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.”

-Puesto en votación el artículo 11 del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor.

“Artículo 12.- En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o

parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y/o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.”

-Puesto en votación el artículo 12 del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor.

TITULO III

Disposiciones Generales

“**Artículo 13.-** Los montos que se perciban por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales.”

-Puesto en votación el artículo 13 del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor.

“**Artículo 14.-** Mediante uno o más decretos supremos del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la presente ley.”

-Puesto en votación el artículo 14 del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

“**Artículo primero transitorio.-** El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará, dentro de los 30 días siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes, a procesos de negociación y/o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo subsidio y modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° de esta ley. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio

entre ingresos y egresos, caso en el cual los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones contará con un Comité Asesor de Expertos a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos para la renegociación a que se refiere el inciso anterior.”

*El Ejecutivo formuló la siguiente indicación, al artículo primero transitorio:

a) Para eliminar en el inciso primero la frase **“dentro de los 30 días siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley”**, que se encuentra a continuación de la primera coma, y antes de la frase “a los prestadores de servicios de transportes”, y

b) Para incorporar a continuación del inciso segundo, el siguiente inciso final:

“Con todo, se deberá establecer en el reglamento que hace referencia el inciso final del artículo 2° de esta ley, un procedimiento y calendario de metas en relación con la incorporación, en las distintas ciudades y localidades, del subsidio al transporte público remunerado, mediante los mecanismos señalados en el artículo 3° y 4°.”

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor **René Cortázar**, indicó que la indicación tiene por objeto sustituir el plazo original de 30 días, a partir de la entrada en vigencia de la ley, por un procedimiento y calendario de metas en relación con los estudios de tarifas que deberán efectuarse en las distintas ciudades y localidades del país.

-Puesto en votación el artículo primero transitorio del proyecto incluida la indicación de Ejecutivo, fue aprobado por cinco votos a favor.

“Artículo segundo transitorio.- Créase un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago con un monto de \$190.350.000 miles, los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Este monto se reajustará anualmente de acuerdo a como lo indique la Ley de presupuestos respectiva.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad y no podrán exceder el 40% del monto señalado en el inciso anterior. Las transferencias se realizarán de la forma señalada en la letra a) del artículo 4° de esta ley.”

*El Ejecutivo formuló indicación para incorporar a continuación del inciso final, que pasa a ser inciso segundo, los siguientes incisos nuevos, que pasan a ser incisos tercero y cuarto:

“Los desembolsos del Fondo se realizarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° de la presente ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá proporcionar, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, un informe trimestral sobre el uso de los recursos, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.”

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, explicó que la indicación tiene por finalidad incorporar al texto de esta norma, la obligación de emitir un informe trimestral a la Comisión Especial de Presupuesto del Congreso Nacional, sobre el uso de los recursos transitorios a que se refiere el artículo, en los mismos términos que se establece para el subsidio permanente, en el artículo 6° del proyecto.

*Los Diputados Accorsi, Hales y Jiménez, formularon una indicación para incorporar el siguiente inciso segundo nuevo, pasando el inciso segundo del proyecto, a ser inciso tercero:

“Parte de estos recursos deberá ser destinada a la instalación de filtros en los buses del sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, para que todos ellos cumplan con la normativa vigente contemplada en el plan de descontaminación de la Región Metropolitana.”

Esta indicación fue declarada inadmisibles por el Presidente de la Comisión, por estimar que es una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

-Puesto en votación el artículo segundo transitorio del proyecto incluida la indicación de Ejecutivo, fue aprobado por cuatro votos a favor.

“Artículo tercero transitorio.- Créase un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. El fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado en el inciso primero del artículo segundo transitorio de la presente ley, y sus recursos serán desembolsados sólo a contar de la fecha de inicio de aplicación de los recursos del Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago señalado en el artículo anterior.

Los recursos a que se refiere el inciso anterior se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en los artículos 76, 77 y 78, todos de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

Las inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán las siguientes:

a) Inversiones en infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la

gestión de los sistemas , los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

b) Inversiones en infraestructura y conectividad de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional.

c) Iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y de diseño, en infraestructura vial, de riego, de servicios básicos de agua potable y saneamiento rural.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.”

*El Ejecutivo formuló la siguiente indicación al artículo tercero transitorio:

1) Para sustituir en el inciso segundo, la frase “los artículos 76, 77 y 78, todos” por la siguiente: “el artículo 76”.

2) Para incluir al inicio del inciso tercero, las siguientes palabras: “Los gastos e”, eliminando palabra “Las”, con el que empieza dicho inciso.

3) Para sustituir en el inciso tercero, las letras a), b) y c) por los siguientes:

“a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un Reglamento, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, el que establecerá los buses y taxibuses que quedarán incluidos en el programa, precisando los requisitos que deben cumplir, y debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.”

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, señaló que el texto se refiere a lo que se puede realizar con el fondo transitorio. Con la indicación se agrega lo relativo al gasto, que fue algo que se planteó por los Diputados de la Comisión, con el fin de renovar la flota, situación que excede la inversión, que es lo que autoriza el texto original. Además se agrega la posibilidad de que en todas las ciudades, independientemente si son de más o menos 50.000 habitantes, se pueda ejecutar un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán

facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.

-Puesto en votación el artículo tercero transitorio del proyecto incluida la indicación de Ejecutivo, fue aprobado por cinco votos a favor y una abstención.

“Artículo cuarto transitorio.- Un reglamento especial dictado, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, definirá, para el año 2008, la modalidad para la determinación del monto anual del subsidio a que se refiere el artículo primero de la presente ley así como el monto máximo a distribuir, en dicho año, por regiones y zonas geográficas.”

-Puesto en votación el artículo cuarto transitorio del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor y una abstención.

“Artículo quinto transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.”

-Puesto en votación el artículo quinto transitorio del proyecto, fue aprobado por cinco votos a favor y una abstención.

“Artículo sexto transitorio.- El mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público.”

-Puesto en votación el artículo sexto transitorio del proyecto, fue aprobado por cinco.

*El Ejecutivo formuló indicación para incorporar el siguiente artículo séptimo transitorio, nuevo:

“Artículo séptimo transitorio.- Durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refiere el artículo 3° y 4°, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes.”

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, planteó que se incorpora un nuevo artículo séptimo transitorio, que señala que durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refiere el artículo 3º y 4º, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes. Lo que busca este artículo es establecer un compromiso en cuanto a que la ley se aplicará en el señalado período, a todas las ciudades del país con más de 50.000 habitantes.

-Puesta en votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada por por cinco votos a favor.

*El Ejecutivo formuló una indicación para incorporar el siguiente artículo octavo transitorio, nuevo:

“Artículo octavo transitorio.- En los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones encargará a una institución especializada un estudio para evaluar los costos y las rentabilidades que tienen los operadores del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, indicó que a instancia de lo planteado por los parlamentarios, se establece en un nuevo artículo octavo transitorio, que establece que en los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le encargará a una institución especializada, un estudio para evaluar los costos y las rentabilidades que tienen los operadores del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

*Los Diputados Hales, Duarte, Latorre, Sabag; Venegas, don Mario, y Venegas, don Samuel, formularon una indicación para agregar en el nuevo artículo octavo transitorio propuesto por el Ejecutivo, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), el siguiente texto:

“De conformidad con dicho estudio, la autoridad podrá establecer las medidas que permitan asegurar la correcta relación entre la calidad del servicio prestado, rentabilidad y costos.”

-Puesta en votación ambas indicaciones, fueron aprobadas por cinco votos a favor.

IX. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY.

TÍTULO I.

Del otorgamiento del Subsidio.

Artículo 1º.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Artículo 2º.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, a partir del año 2012, este límite máximo podrá ser incrementado considerando la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros de los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto en comparación al número de viajes acumulados en los 12 meses anteriores al 30 de junio del año inmediatamente anterior.

El monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, considerando las tarifas de adultos y de estudiantes, sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, mediante decreto expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, bajo la fórmula "Por Orden del Presidente de la República".

Un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, contendrá las definiciones metodológicas para la determinación señalada en el inciso anterior, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicitará la información del número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros efectivos a las entidades que administren sistemas automatizados que permitan conocer el número de viajes o a la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA) donde no existan dichos sistemas.

Artículo 3º.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega total o parcial de los recursos por efecto de aplicar el mecanismo de subsidio a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en las condiciones económicas y en la operación de dichos servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, en los procesos de licitación de uso de vías a que convoque en virtud de la ley N° 18.696, en los perímetros de exclusión que fije, así como en aquellos casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.

Artículo 4º.- Las transferencias de recursos que correspondan por concepto de aplicación del mecanismo de subsidio, serán realizadas de acuerdo a lo siguiente:

a) En las zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y

egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva. La capacidad de transporte efectiva por concesionario, será determinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando los buses que éstos tengan inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros que lleva dicho Ministerio y que se encuentren operativos en el periodo anterior a aquel en que se efectúe la transferencia. El reglamento establecerá los medios fidedignos de control necesarios para la comprobación de la capacidad de transporte efectiva.

c) En las zonas geográficas donde operen servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, no licitados, dichos servicios podrán recibir el subsidio de la forma señalada en la letra b) anterior una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen, o una vez que se hayan establecido las condiciones de operación para servicios no licitados, y que tales servicios se encuentren operativos.

Artículo 5°.- Los recursos que no sean entregados, en conformidad a lo previsto en el artículo 3° de esta ley tendrán los siguientes destinos:

a) En el caso de las comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes, los recursos constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, en:

i) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

ii) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.”

b) En el caso de las comunas cuya población sea menor a 50.000 habitantes, los recursos se destinarán a un Programa de Apoyo al Transporte Regional. Este programa contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, un subsidio al transporte remunerado escolar rural y otros programas que favorezcan el transporte público remunerado regional. El Programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el caso que luego de aplicar lo establecido en la letra b) anterior, existan recursos disponibles, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

podrá transferirlos a los Gobiernos Regionales, para incrementar la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior señalada en la letra a) anterior.

Artículo 6°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo segundo de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según

Artículo 7°.- Los desembolsos que corresponda efectuar de acuerdo al artículo 4° y a la letra b) del artículo 5° de esta ley, se realizarán a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 8°.- A partir de la fecha de publicación de esta ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros y/o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.

TÍTULO II

De las sanciones

Artículo 9°.- Cualquier persona que perciba indebidamente transferencias por concepto del subsidio establecido en la presente ley, o incumpla o infrinja las obligaciones adquiridas en razón de su otorgamiento en materia de condiciones de prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, podrá ser objeto de la aplicación, por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe, entre el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y el Subsecretario de Transportes, de las sanciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales:

a) multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 50 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.);

- b) amonestación por escrito;
- c) suspensión parcial o total del subsidio;
- d) cancelación de vehículos o servicios; y
- e) caducidad de la concesión, si corresponde.

La aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

Artículo 10.- Para la determinación de la correspondiente sanción, se considerarán las siguientes circunstancias:

- a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.

- b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.
- c) La conducta anterior.
- d) La capacidad económica del infractor.

Artículo 11.- Toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Artículo 12.- En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y/o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.

TÍTULO III **Disposiciones Generales**

Artículo 13.- Los montos que se perciban por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales.

Artículo 14.- Mediante uno o más decretos supremos del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la presente ley.

Disposiciones Transitorias

Artículo Primero Transitorio.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los prestadores de servicios de transporte público

remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes, a procesos de negociación y/o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo subsidio y modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° de esta ley. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, caso en el cual los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones contará con un Comité Asesor de Expertos a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos para la renegociación a que se refiere el inciso anterior.

Con todo, se deberá establecer en el reglamento que hace referencia el inciso final del artículo 2° de esta ley, un procedimiento y calendario de metas en relación con la incorporación, en las distintas ciudades y localidades, del subsidio al transporte público remunerado, mediante los mecanismos señalados en el artículo 3° y 4°.

Artículo Segundo Transitorio.- Créase un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago con un monto de \$190.350.000 miles, los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Este monto se reajustará anualmente de acuerdo a como lo indique la Ley de presupuestos respectiva.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad y no podrán exceder el 40% del monto señalado en el inciso anterior. Las transferencias se realizarán de la forma señalada en la letra a) del artículo 4° de esta ley

Los desembolsos del Fondo se realizarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° de la presente ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá proporcionar, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, un informe trimestral sobre el uso de los recursos, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo Tercero Transitorio.- Créase un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. El fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado en el inciso primero del artículo segundo transitorio de la presente ley, y sus recursos serán desembolsados sólo a contar de la fecha de inicio de aplicación de los recursos del Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago señalado en el artículo anterior.

Los recursos a que se refiere el inciso anterior se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en los artículos el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán las siguientes:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un Reglamento, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, el que establecerá los buses y taxibuses que quedarán incluidos en el programa, precisando los requisitos que deben cumplir, y debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.

Artículo Cuarto Transitorio.- Un reglamento especial dictado, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, definirá, para el año 2008, la modalidad para la determinación del monto anual del subsidio a que se refiere el artículo primero de la presente ley así como el monto máximo a distribuir, en dicho año, por regiones y zonas geográficas.

Artículo Quinto Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo Sexto Transitorio.- El mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público.”.

Artículo Séptimo Transitorio.- Durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refiere el artículo 3° y 4°, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes.

Artículo Octavo Transitorio.- En los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones encargará a una institución especializada un estudio para evaluar los costos y las rentabilidades que tienen los operadores del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago. De

conformidad con dicho estudio, la autoridad podrá establecer las medidas que permitan asegurar la correcta relación entre la calidad del servicio prestado, rentabilidad y costos.”

Se designó Diputado informante al señor **Juan Carlos Latorre Carmona**.

SALA DE LA COMISIÓN, a 25 de julio de 2008.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas 13 y 20 de mayo; 3 y 10 de junio; 1, 2, 3, 8, 9, 14 y 15 de julio de 2008, con la asistencia de los Diputados señores Venegas, don Mario (Presidente); Alvarado, don Claudio (Nogueira, doña Claudia); Monckeberg, don Cristián; Espinoza, don Fidel; García, don René Manuel (Verdugo, don Germán); García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Quintana, don Jaime (Jiménez, don Tucapel); Sabag, don Jorge (Ortiz, don José Miguel); Uriarte, don Gonzalo y Venegas, don Samuel.

Además, participaron en algunas de las sesiones, los Diputados señores Duarte, don Gonzalo; Montes, don Carlos y Olivares, don Carlos.

Se adjunta al presente informe, un **texto comparado** que contiene el proyecto del Ejecutivo, las indicaciones formuladas al texto y el proyecto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA
Secretario de la Comisión.