pog/jch
S.66ª

Oficio Nº 10310

VALPARAÍSO, 7 de agosto de 2012

A S.E. EL
PRESIDENTE DEL
H. SENADO

Con motivo del Mensaje, informes y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente proyecto de ley, correspondiente al boletín N°8289-15.

PROYECTO DE LEY:

“Artículo Único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

1) Reemplázase el artículo 2º por el siguiente:

“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 $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, parte del subsidio correspondiente al numeral ii) y distribuido para las mismas comunas o regiones que cumplan las condiciones señaladas, podrá ser reasignado al numeral i) de este mismo artículo. Lo anterior será establecido en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y,o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley. La referida distribución se

realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.”.

2) En el artículo 3º:

a) Reemplázase la letra b) del inciso primero por la siguiente:

“b) En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o prestadores de servicios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.”.

b) Modifícase el inciso tercero de la siguiente manera:

i) Reemplázase la frase “contratos respectivos”, por “contratos o resoluciones respectivas”.

ii) Reemplázase la frase “bases y contratos” por “bases, contratos o resoluciones”.

iii) Reemplácese la frase “prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público.”, por “prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público.”.

3) En el artículo 4º:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, y respecto de las personas que se indican a continuación y que se encuentren al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, la transferencia de éste se realizará de acuerdo a las normas que se expresan a continuación:

i) Beneficiarios del artículo 3° de la ley N° 18.020.

ii) Beneficiarios de los artículos 2° y 4° del decreto con fuerza de ley N° 150, de 1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que perciban las referidas asignaciones por tener ingresos iguales o inferiores al límite máximo establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.987.

iii) Igualmente tendrán derecho al subsidio las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social "Chile Solidario".”.

b) Elimínase el inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser incisos tercero, cuarto, quinto y sexto, respectivamente.

c) Suprímese en los incisos sexto y séptimo, que pasaron a ser incisos quinto y sexto, respectivamente, la frase “considerado en la letra b)”.

4) Sustitúyese el artículo 5º por el siguiente:

“Artículo 5º.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base

de criterios de impacto y,o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

El programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministerio de Hacienda.

Para efectos de la entrega del subsidio el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o con entidades privadas, conforme a la normativa vigente.”.

5) En el artículo 8º:

a) Suprímese en el inciso primero la expresión “la letra b)”, y reemplácese la expresión “del artículo 4°”, por “el artículo 4°”.

b) Elimínese en el inciso final la expresión “literal b) del”.

6) En el artículo 14:

a) Reemplácese en la letra a) la expresión “mensualmente” por “trimestralmente”; e intercálase entre la expresión “remunerado de pasajeros” y el punto aparte (.), el siguiente párrafo: “de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas”.

b) Intercálese en la letra c), a continuación de la expresión “determinar”, la expresión “trimestralmente”.

c) Agrégase la siguiente letra f):

“f) Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3° literal b).”.

7) Reemplázase en el inciso segundo del artículo 15 la frase “Administrador Financiero de Transantiago S.A.”, por “correspondiente prestador de servicios complementarios”.

8) Sustitúyese el artículo 20 por el siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Desarrollo Social, y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. Este Plan tendrá una vigencia de 5 años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del plan. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores contenidas en los PMITP. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de trasbordo con o sin zonas pagas, paraderos, señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco del referido Plan, podrá encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de obras contenidas en él, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley Nº 18.091.”.

9) Sustitúyese el Artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores, aquellas acciones a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. Tratándose de otras obras distintas a las antes señaladas, el referido Ministerio podrá encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado, sólo en cuanto ellas se encuentren contenidas en algún instrumento de Planificación Urbana aprobado por el mismo Ministerio y la Intendencia Regional respectiva.”.

10) Elimínase en el inciso segundo del Artículo Segundo Transitorio la frase “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° letra b).”.

11) Reemplázase el Artículo Tercero Transitorio por el siguiente:

“Artículo Tercero Transitorio.- Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en un 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial correspondientes a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin más trámite o requisito

que la aprobación de las transferencias correspondientes, una vez publicada en el Diario Oficial. Con todo, podrá aplicarse a este aporte y al subsidio establecido en el literal i) del artículo 2° lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14° de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año.”.

12) Sustitúyese el Artículo Cuarto Transitorio por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2°, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3°, letra b); 4° y 5°.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y los

gobiernos regionales; la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo tendrán los destinos que a continuación se indican, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social:

1.- Grandes Proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, y los requisitos que deben cumplir; 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. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas.

c) Cualquier otro gran proyecto de inversión, distinto a los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con las demás normativas aplicables al respecto.

2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el evento que existan recursos remanentes en el fondo hasta dos años después del término de los aportes especiales, los recursos que formen parte se traspasarán al Tesoro Público.”.

13) Reemplázase en el Articulo Décimo Transitorio el guarismo “2014”, por “2022”; y la expresión “subsidio transitorio”, por “aporte especial”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Los actos, contratos, proyectos y programas vigentes al momento de la publicación de la presente ley, que se hayan ejecutado en virtud de normas que ésta modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término, con excepción del programa establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N°20.378, modificado por la presente ley, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo segundo.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de

Hacienda dispondrán de un plazo de ciento ochenta días, contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para dictar los decretos que modifiquen y actualicen los reglamentos en concordancia con las normas legales contenidas en el presente cuerpo legal.

Artículo tercero.- El porcentaje destinado prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios, establecido en el artículo 2° de la ley N°20.378, modificado por la presente ley, a partir del año 2015 no podrá ser inferior a un 50%.

Artículo cuarto.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para aquellas zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo en que evalúe la implementación de un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, con el objeto de establecer las mismas, podrá convocar a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación, destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

Las medidas regulatorias que se determinen, en función de la facultad anterior, tendrán una duración máxima de 5 años contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que la apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de 2 años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos, establecido en el artículo 14 de la ley N° 20.378.

Artículo quinto.- Con cargo a los recursos establecidos en el numeral ii) del artículo 2°, y hasta el año 2022, se podrá solventar gastos de operación que permitan la contratación de técnicos y profesionales en los organismos regionales, para la ejecución de estudios, planificación, y elaboración de otros instrumentos que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la presente ley.”.

Dios guarde a V.E.

NICOLÁS MONCKEBERG DÍAZ
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados