

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

BOLETÍN Nº 5.849-15

HONORABLE SENADO:

Vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma”.

A una o más de las sesiones en que las Comisiones unidas estudiaron esta iniciativa de ley, asistieron, los Honorables Senadores señores Andrés Allamand Zavala, Carlos Kuschel Silva y Jaime Orpis Bouchon.

Asimismo, concurrieron, en calidad de invitados, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar; el Coordinador de Asesores del Ministerio de Hacienda, señor Alejandro Micco; el Asesor del Ministerio de Hacienda, señor Rodrigo González; el Subdirector de Presupuestos, señor Sergio Granados; el Jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor José Pablo Gómez; el Jefe de la Unidad de Pasivos Contingentes y Concesiones de la misma repartición, señor David Duarte; la Jefa del Departamento Legal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia; y el funcionario del mismo Departamento, señor Gabriel Gatica; los asesores del Programa de Subsidio al Transporte, señora Natalie Silva y señor Roberto Villalobos; el Jefe de Asesores del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo; y la Asesora del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señora Alejandra Pérez.

Del Instituto Libertad y Desarrollo, la Directora del Programa de Medio Ambiente y Recursos Naturales, señora Ana Luisa Covarrubias; y el Abogado, señor Pablo Kangiser.

- - -

Cabe hacer presente que con fecha 28 de julio de 2009, los Comités del Senado acordaron devolver el proyecto de ley a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones para un nuevo primer informe, autorizando su discusión en general y en particular.

En la sesión del día 4 de agosto de 2009, la Sala del Senado acordó que el presente proyecto fuera informado por las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.

- - -

OBJETIVOS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO DE LEY

Establecer formas de financiamiento para el sistema de transporte público de pasajeros mediante un subsidio anual de cargo fiscal de hasta \$197.400.000.000, cifra que se reajustará en base al Índice de Precios al Consumidor para los años siguientes y la creación de dos fondos transitorios, uno destinado a la Región Metropolitana y el otro para el resto del país. El primero de estos fondos es de \$190.350.000.000 para el Transantiago, y el segundo, de igual monto, es para inversiones regionales en el transporte y conectividad.

Con esta finalidad y con el objetivo de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, se propone crear un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Por otra parte, el proyecto regula el mecanismo para la operatoria del subsidio, para lo cual distingue entre: zonas con servicios integrados; servicios licitados que operan con buses y servicios de buses no licitados.

- - -

ANTECEDENTES

Para la cabal comprensión de esta iniciativa de ley, se ha tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- El decreto supremo N° 124, de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modifica decreto N° 20, de 1982.

- La ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

- La ley N° 20.206, que crea un Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República señala que 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. Por lo tanto, es prioritario mejorar dicho servicio, 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.

Continúa, el Mensaje, expresando que este proyecto de ley busca precisamente mejorar y fomentar el transporte público remunerado de pasajeros a lo largo de todo el país, basándose en dos estrategias complementarias.

Primero, se introduce un mecanismo de subsidio a la tarifa del transporte público remunerado de pasajeros. Este subsidio, de cargo fiscal, tiene por objetivo 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.

Segundo, este proyecto de ley crea dos fondos transitorios. El primero tiene por objetivo contribuir al mejoramiento del sistema de transporte público de Santiago y facilitar la transición, ya en marcha, hacia un sistema de transportes moderno, de calidad y confiable, que merecen los ciudadanos de nuestra capital. El segundo fondo, está dirigido a mejorar el transporte público en regiones, financiando inversiones en mejoramientos de la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público en las diversas ciudades del país.

Indica que los subsidios al transporte público de pasajeros se otorgan en la mayoría de los países del mundo, ya sean naciones industrializadas o economías en vías de desarrollo. El objetivo 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. Así, por ejemplo, en Estados Unidos, en promedio, 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 superan el 31% de los costos de operaciones de los buses. En Europa, los ingresos operacionales representan en promedio el 50% de los costos operacionales de los sistemas de transporte urbano.

A su vez, en el caso de nuestro país, diversos estudios, en particular el Informe Final sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago, confeccionado por el grupo de expertos, convocados por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, han recomendado, bajo determinadas,

condiciones el otorgamiento de subsidios al transporte público remunerado de pasajeros.

Indica que la principal llave de acceso para lograr los objetivos propuestos, es la educación. Desde la enseñanza preescolar hasta la universitaria. Dentro de este contexto, una herramienta fundamental en el desarrollo de la escolaridad y la educación, lo constituye el Pase Escolar y el Pase de Educación Superior, al permitir que los beneficiados con ellos, puedan pagar en sus traslados una tarifa rebajada, medida que promueve y fortalece el acceso de los niños y niñas, alumnos y alumnas menos favorecidos económica y socialmente, a los distintos niveles de formación.

Sin embargo, esta forma de financiamiento, incrementa la tarifa del pasaje regular, lo que significa que se afecta a la mayoría de los usuarios que no tienen Pase Escolar o de Educación Superior, con un cobro superior, y con dicho excedente se financia la rebaja de tarifa que beneficia a los estudiantes, lo 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 ello, en algunos casos, el beneficio para los estudiantes de escasos recursos lo estarían financiando los miembros adultos de sus mismas familias. 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, dentro de sus recomendaciones sobre financiamiento, 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.

Respecto de otra materia, manifiesta 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 que vienen a mitigar estas dificultades. Sin perjuicio de que éstas han cumplido su objetivo, se hace imperativo seguir en la misma senda, es decir, corregir todos y cada uno de los obstáculos que se presenten, a fin de no sólo obtener un sistema de transporte regulado, sino que mejorado, de acuerdo a las expectativas y anhelos de todos los habitantes de la capital. Propone establecer un financiamiento transitorio del sistema, que permita el mejoramiento del mismo, logrando la satisfacción de los millones de usuarios del sistema, y además, podrá integrar a otras personas que actualmente no lo utilizan por distintas consideraciones, permitiendo que los niveles de congestión y contaminación se reduzcan, lo que va en beneficio de la calidad de vida de todas las personas que habitan la ciudad.

Este 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.

Asimismo, manifiesta que con la finalidad de mejorar e incentivar el uso del transporte público remunerado de pasajeros, y la conectividad y vías en general, a lo largo del país, es que se crea un fondo de inversión para realizar, prioritariamente, los mejoramientos de gestión e infraestructura en las regiones de nuestro país. A través de este Fondo

Regional, que tendrá un monto equivalente al Fondo Transitorio para Transantiago, se podrán realizar inversiones en infraestructura para el transporte público; diseño e implementación de planes de modernización y mejora del transporte público; inversiones en infraestructura y conectividad de interés para la región, seleccionados por el Consejo Regional, entre otros, a fin de integrar a todos y cada uno de los habitantes de las distintas regiones al desarrollo y modernización del país, constituyéndose en elementos de la esencia de la modernización de nuestra tierra, cooperando en alcanzar el fin último, la igualdad de oportunidades de chilenos y chilenas en nuestro país.

Con relación al contenido del proyecto de ley, plantea que se creará un subsidio de cargo fiscal para compensar los pagos de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva, tal como los menores pagos que realizan los estudiantes, promoviendo entre otros efectos, el uso de transporte público remunerado de pasajeros. A contar de la fecha de publicación de la ley, el gasto total anual del subsidio no podrá exceder de \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor y, adicionalmente, a partir del año 2012, podrá ser incrementado anualmente en la referida ley, considerando para ello 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.

El monto anual de dicho subsidio se distribuirá, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, de acuerdo a las tarifas adulto y de estudiantes, sus diferencias, y al número de viajes totales en cada una de ellas. A más tardar el 31 de diciembre de cada año, a través de un Decreto emanado del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que, además, llevará la firma del Ministro de Hacienda, se determinará el monto del subsidio correspondiente a cada zona geográfica de cada región, para el año siguiente. El mismo Decreto establecerá los montos que corresponden al subsidio en aquellas zonas geográficas de cada región, en las que no se cuente con la información antes señalada, ya sea que exista o no un sistema de transporte regulado en virtud de la normativa vigente.

Agrega que en aquellos procesos de licitación de uso de vías que se lleven a cabo, de acuerdo a la ley N° 18.696, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establecerá en las bases la entrega total o parcial del subsidio a los prestadores de servicios, incorporando el efecto de este subsidio en las condiciones económicas y operativas de la concesión. Por su parte, en los perímetros de exclusión que se fijen o en aquellos casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca condiciones de operación en conformidad con la normativa vigente, se considerará, de la misma forma, el otorgamiento de este subsidio, incorporándolo en las mismas condiciones descritas en el párrafo anterior.

El modo de efectuar estas transferencias dependerá de si las zonas geográficas de cada región en que opera una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 cuentan o no con mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos. De contar con dicho mecanismo, los recursos correspondientes serán

transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

En el caso que no sea posible incorporar el efecto del mecanismo de subsidio en las condiciones económicas de operación de los servicios, los recursos considerados tendrán el siguiente destino: un 60 por ciento constituirá una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior. 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 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 al momento de la publicación de esta ley, a procesos de negociación y determinación, según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio y modificar las tarifas y estándares de servicio de la forma en que se acuerden. 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. De no prosperar las negociaciones referidas, los recursos devengados se destinarán en un 60 por ciento a la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, en la forma en que prescribe el proyecto y a la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional, en el 40 por ciento restante de estos recursos.

Conjuntamente con lo señalado, se crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de Santiago. El fondo se constituirá con un monto de \$190.350.000 miles, recursos que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. El monto máximo anual a desembolsar no podrá superar el 40% del monto señalado. Las transferencias de los recursos, al existir un sistema automatizado de recaudación, cobro y custodia de tarifa (AFT), y un mecanismo de ajuste tarifario basado en equilibrio ingresos-egresos, se realizarán a través de las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema. Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad.

De la misma forma se creará, a partir de la entrada en vigencia del fondo transitorio descrito anteriormente, un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. Dicho fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado para el caso de Santiago y serán desembolsados a contar de la fecha del inicio de aplicación de los recursos transitorios para el Sistema de Transporte Público de Santiago. Los recursos se distribuirán entre las regiones beneficiarias, de acuerdo a lo señalado en los artículos 76, 77 y 78 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 de la Región

Metropolitana de Santiago, 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 Santiago. En términos generales, las inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán de infraestructura para el transporte público y su modernización; modernización de la gestión de los sistemas; e inversiones en proyectos de infraestructura para conectividad, tales como proyectos de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional de forma de favorecer el transporte y conectividad.

Señala que 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. En la determinación de los montos expresados en unidades de fomento para dicho año, se utilizará el valor de dicha unidad al día de publicación de la presente ley.

En relación a la información que será entregada al Congreso Nacional sobre la entrega del subsidio a que se refiere este proyecto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior, proporcionarán a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos.

Por último, indica que ha existido una especial preocupación por establecer sanciones, para el caso de que exista una percepción indebida de las transferencias que se contemplan en el proyecto. Para ello se establece un procedimiento de aplicación de sanciones, estableciendo la aplicación de multas a beneficio fiscal, amonestaciones por escrito, suspensiones total o parcial del subsidio, cancelación de vehículos o servicios y caducidad, cuando corresponda. Además, se dispone que la aplicación de las sanciones establecidas no obste de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Cortazar, expuso que el proyecto determina que una cierta cantidad de recursos se destina a subsidiar el transporte público de pasajeros, materializándose en una baja de tarifa si se trata de transporte licitado, y en un vale de transporte o “voucher”, en una rebaja de la tarifa escolar, en un subsidio para zonas extremas, en la licitación de transporte escolar de escuelas rurales o en inversiones en infraestructura en el caso del transporte no licitado.

El **Honorable Senador señor Girardi** consultó si en el caso de la licitación de transporte escolar de escuelas rurales se entregará el dinero al establecimiento educacional.

El Ministro, señor Cortazar, indicó que se hará previa licitación.

El **Honorable Senador señor Letelier** señaló que debe aclararse el punto anterior, porque muchas veces son los municipios los que tienen un sistema de acercamiento.

El Ministro, señor Cortázar, indicó que un segundo aspecto está relacionado con la fijación de tarifas, que se hará por un Panel de Expertos, en que dos miembros son nombrados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, y uno por el mismo Ministro a partir de una terna elaborada por los decanos de las facultades de Economía e Ingeniería del país. Agregó que sus funciones son fijar las tarifas en la ciudad de Santiago sobre la base de un índice de reajustabilidad y del monto del subsidio que establecerá el proyecto en discusión, emitiendo además opinión respecto de los procesos de fijación de tarifas que se den en otras ciudades del país.

Manifestó que se prescribe que antes de hacer cualquier licitación en el país se requerirá un estudio técnico que contratará el Ministerio a universidades u organismos técnicos, luego de lo cual las bases que se elaboren deberán someterse a consulta pública por un plazo de 45 días.

Expresó que en los artículos transitorios se fija un subsidio temporal desde la aprobación de la ley y hasta el año 2014, por un total de 550 mil millones de pesos que va decreciendo año a año en su monto para la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y otro de igual valor y características para el resto del país, administrado por los Gobiernos Regionales, destinado especialmente a renovación de vehículos de transporte público e inversión en infraestructura de transporte. En ambos casos se contempla un informe trimestral a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos del Congreso Nacional.

Asimismo, se contempla una norma que contiene el pago de los créditos contratados hasta ahora, que son tres y corresponden al otorgado por la ley N° 20.206, al otorgado para financiar el Sistema de Transporte Transantiago a comienzos del 2008 por Banco Estado y al otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en que el Estado pasa a ser el deudor y soluciona los créditos en el primer bimestre del año 2010, lo que significa un ahorro de recursos importante por la baja en el pago de intereses respecto del costo de financiamiento del Estado, de casi 60 millones de dólares.

En la siguiente sesión, el **Honorable Senador señor Kuschel**, solicitó información sobre el estado de avance en la ejecución de lo dispuesto por la ley N° 20.206.

El Subdirector de Presupuestos, señor Granados, señaló que haría llegar la referida información en el más breve plazo posible.

Sometido a votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Artículo 1°

Crea, 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.

En este artículo recayó la **indicación número 1, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar la frase, “pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”, por la siguiente: “menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Cortázar, manifestó que el sentido de la norma queda más claro con la indicación porque especifica que se refiere a los menores pagos que realizan los estudiantes.

- En votación, la indicación número 1 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 2°

Es del siguiente tenor:

“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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 2, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para modificar el artículo 2º, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el inciso primero, los guarismos “197.400.000” por “230.000.000”.

b) Reemplázase en el citado inciso primero, después del primer punto seguido, la preposición “del” situada entre las palabras “variación” e “Índice” por la frase “que experimente el”.

c) Sustitúyese en el mismo inciso primero, a continuación del segundo punto seguido la frase, “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.”, por la siguiente: “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 ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto; y

ii) la Región Metropolitana, excluidas la ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país. El monto anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio previsto en este literal, se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre

de cada año para el año calendario siguiente. Para determinar el porcentaje del monto total que corresponde a cada región, se considerarán las tarifas de adultos y estudiantes, sus diferencias y el número de viajes de cada uno de ellos, tanto en las capitales regionales como en las demás zonas de la región que dispongan de dicha información. Cuando no se cuente con dicha información se podrán utilizar parámetros tales como los demográficos o, de información sobre el número de Tarjetas Nacionales Estudiantiles o del documento que la reemplace. Para las Regiones de Arica y Parinacota; Aysén; Magallanes y la Antártica Chilena; y la Provincia de Palena, 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 mayor por parte de los estudiantes, es significativamente menor al del resto del país.”.

d) Elimínanse el inciso segundo y el inciso final.

e) Reemplázase en el actual inciso tercero, que pasó a ser inciso segundo, la frase “, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas”, situada a continuación de la palabra “anterior”, por la siguiente: “. Asimismo, un decreto expedido por los Ministros señalados, bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República” establecerá, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de él, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley.”.

La **Honorable Senadora señora Matthei** solicitó una explicación detallada de la disposición, debido a que se refiere a la parte fundamental del proyecto.

El Ministro, señor Cortázar, señaló que se calculó el monto total y se distribuye por mitades, una entre la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y la otra en el resto del país. Indicó que la asignación tiene su origen en el cálculo del subsidio al transporte que reciben actualmente en Santiago y en las otras regiones los estudiantes, verificándose que apenas un poco más de la mitad lo recibía la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, por lo que se decidió repartir por igual la referida asignación.

Agregó que lo que se hace en el literal ii) es determinar como se hace el cálculo en las distintas regiones, distinguiéndose si se trata de ciudades que cuentan con la información sobre número total de viajes y gasto total en los mismos, como ciertas capitales regionales, y las que no tienen dicha información, que se calculan en base al número total de Tarjetas Nacionales Escolares (TNE) en relación a la o las ciudades de la respectiva región que sí cuentan con la mencionada información, con la excepción de las zonas en que se constate que el uso del transporte público por parte de los estudiantes, es significativamente menor a la del resto del país, como ocurre con Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena, en que se les asigna lo que corresponde al promedio nacional según el número de estudiantes.

El **Honorable Senador señor Letelier** consultó si se mantiene el subsidio de zonas aisladas.

El Ministro, señor Cortázar, señaló que efectivamente se mantiene el referido subsidio.

El **Honorable Senador señor Sabag** preguntó a quién se le entrega materialmente el subsidio y qué ocurre con los buses interurbanos respecto de los estudiantes que viajan en ellos.

El **Honorable Senador señor Letelier** inquirió que ocurre a nivel global en la región, dado que las licitaciones son por ciudades y se distingue entre áreas licitadas y no licitadas, siendo que existen viajes que tienen su inicio o final en una zona licitada pero en el trayecto comprenden zonas no licitadas que también recorre el transporte, como ocurriría entre Rancagua, Las Cabras y algún destino intermedio entre esos dos puntos.

Asimismo, planteó si se considera la situación de los trabajadores, dado que muchas veces pierden parte de su remuneración al bajar los ingresos por pasajes vendidos, y no siempre se contempla un sueldo fijo en las bases de licitación

La **Honorable Senadora señora Matthei** consultó quién hará los cálculos y qué sucederá si se produce un cambio demográfico importante en cuanto al número de estudiantes que se encuentran en una zona determinada.

El Ministro, señor Cortázar, sostuvo que existen dos formas de entregar el subsidio según si las vías están licitadas o no, en las licitadas lo recibe el operador a cambio de la baja de tarifa, y en las no licitadas, se busca que los estudiantes paguen un 33% de la tarifa normal y no 40 ó 50%, y que las personas de menores ingresos, mencionados en el artículo 4º letra b), reciban un vale utilizable en transporte.

Observó que son las comunas las que tienen o no transporte licitado, y si alguien vive en una comuna no licitada recibirá el vale de transporte si se encuentra en las situaciones contempladas por el artículo 4º letra b).

El **Honorable Senador señor Letelier** solicitó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones un estudio que determine la conveniencia de entregar un vale de transporte sólo al sector de menores ingresos en las áreas no licitadas, frente al subsidio que recibe toda la población que utilice el transporte público en áreas licitadas.

El **Honorable Senador señor Pizarro** manifestó que es muy difícil contemplar todas las situaciones existentes en el país dentro de la ley, pero lo importante es que los criterios sean claros, y destacó que es el único subsidio dirigido a todas las personas porque busca fomentar el uso del transporte público, lo que no se cumpliría cabalmente respecto de las zonas que no cuentan con transporte licitado, por lo que podría ser más eficaz un

subsidio para el mejoramiento de la flota destinada al transporte público o a la infraestructura que se utiliza, como paraderos o terminales.

El Ministro, señor Cortázar, respecto de los trabajadores, expuso que el artículo octavo transitorio que propone la indicación número 31, establece que en caso alguno la disminución de las tarifas que se disponga significará una reducción de las remuneraciones que reciben como conductores.

El Honorable Senador señor Letelier consultó si en las futuras licitaciones se contemplará que los operadores tengan forma de empresa y se pague una remuneración fija a los conductores de los vehículos, formalizando las referidas situaciones.

El Ministro, señor Cortázar, señaló que la norma indicada enfrenta la transición del sistema de subsidio, independiente de que en las bases de licitación se está contemplando como requisito la remuneración fija de los conductores, aunque se está analizando la conveniencia de dejar una fracción del total como variable dado que ello ayuda a lograr un mejor servicio.

El Honorable Senador señor Pizarro consultó cuál ha sido la evaluación del Sistema Transantiago en relación con la materia precedentemente referida.

El Ministro, señor Cortázar, explicó que en las bases de licitación se estableció que las remuneraciones no pueden ser individualmente variables, y lo que está sucediendo es que los operadores con las modificaciones de los contratos en curso, han comenzado a ofrecer bonos a sus trabajadores por objetivos cumplidos relacionados con la frecuencia, regularidad o la evasión de pago.

El Honorable Senador señor García consultó si se encuentra definido legalmente qué se entiende por “ciudad de Santiago”, expresión contemplada en el presente artículo junto a las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

El Ministro, señor Cortázar, expresó que se revisará la situación consultada, y de ser necesario se propondrá una corrección.

En la siguiente sesión, **la letra c) de la indicación número 2 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 2 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para reemplazar en el inciso primero, a continuación del segundo punto seguido la frase, “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.”, por la siguiente: “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. El monto anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio previsto en este literal, se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente. Para determinar el porcentaje del monto total que corresponde a cada región, se considerarán las tarifas de adultos y estudiantes, sus diferencias y el número de viajes de cada uno de ellos, tanto en las capitales regionales como en las demás zonas de la región que dispongan de dicha información. Cuando no se cuente con dicha información se podrán utilizar parámetros tales como los demográficos o, de información sobre el número de Tarjetas Nacionales Estudiantiles o del documento que la reemplace. 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 mayor por parte de los estudiantes, es significativamente menor al del resto del país.”.

Asimismo, se presentó la **indicación número 2 ter, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para intercalar el siguiente inciso segundo nuevo, pasando el actual segundo a ser tercero:

“Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses.”.

El Ministro, señor Cortázar, expresó que los cambios consisten en sustituir la expresión “la ciudad de Santiago” por “la Provincia de Santiago”, término que otorga precisión a la norma por ser una referencia definida en nuestro ordenamiento jurídico, incorporar en el literal ii) a la región de Tarapacá y la provincia de Chiloé, e intercalar un nuevo inciso segundo que define lo que se entenderá por “transporte público mayor”.

- En votación, las indicaciones números 2, en la parte que no fue retirada, 2 bis y 2 ter, fueron aprobadas por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 3°

Establece que 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.

En este artículo recayó la **indicación número 3, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para sustituirlo, por el siguiente:

“Artículo 3°.- La determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, en función de lo establecido en el artículo anterior, así como el mecanismo de transferencia del mismo, se sujetará a las reglas siguientes:

a) En la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, el monto del subsidio se transferirá en función de lo que el sistema de transportes requiera, de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los recursos para asegurar el financiamiento del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, serán transferidos por dicho Ministerio a las cuentas en las que se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas distintas a la ciudad 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 otorgada en virtud de la Ley N° 18.696, el monto del subsidio será determinado con el fin de cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos, los que 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. En las zonas indicadas, los recursos correspondientes también podrán ser transferidos, cuando se incorpore 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, por los prestadores de servicio que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación. Con todo, sólo procederá la entrega del subsidio cuando la prestación de servicios bajo perímetro de exclusión o condiciones de operación, exista entre procesos de licitaciones o cuando el

proceso de licitación fue previamente declarado desierto, según las condiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El subsidio podrá ser entregado también en condiciones similares según las características propias e información existente a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles, que otorguen tarifa liberada o rebajada para los estudiantes, en conformidad a la normativa vigente. La entrega de los recursos se efectuará a las empresas de ferrocarriles que incorporen el efecto del subsidio en las tarifas.

Sin perjuicio de las sanciones establecidas en las bases de licitación y los contratos respectivos, los concesionarios de vías y prestadores de servicio a que hacen referencia las letras a) y b) del presente artículo sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta Ley, por la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que se encuentran obligados, conforme a las citadas bases y contratos. El monto del subsidio que eventualmente dejen de percibir los concesionarios o prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público. La efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios por parte de los concesionarios o prestadores de servicios, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma previa a la transferencia de recursos que corresponda efectuar y en conformidad a los parámetros que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones determine a través de una o más resoluciones.”.

Con relación al presente artículo y a los que le siguen, 4º y 5º, el Ministro, señor Cortázar, expresó que se trata del contenido fundamental del sistema de subsidio, distinguiendo todas las posibles situaciones señaladas precedentemente, y destacó que cuando se produzcan problemas de atochamiento se trata de una situación que contempla la ley para llamar a licitación, por lo que si la ciudad pasa a tener transporte licitado también cambia la forma de recibir el subsidio. Agregó que la parte principal que se puede destinar a inversión en infraestructura no es la que se contempla en estas disposiciones sino la que aparece en el artículo cuarto transitorio que se propone por la indicación número 26.

La **Honorable Senadora señora Matthei** consultó si en un sector que ya se encuentra licitado lo que ocurrirá es que se bajará el total que corresponda de la tarifa normal.

El Ministro, señor Cortázar, señaló que efectivamente ocurrirá eso, y la ley dispone que se le ofrezca al operador la baja de tarifa a cambio del subsidio, sin que se pueda forzarlo para que la acepte, en caso de que eso ocurra los recursos se destinan a inversión en infraestructura y los otros objetivos que contempla el artículo 5º que se propone. Acotó que de todas formas deberán bajar la tarifa escolar a un 33% de la tarifa normal, desde el 40% para educación media y 50% para educación superior que se cobra actualmente.

El Honorable Senador señor Pizarro planteó que actualmente los operadores ya tienen incorporado los costos que implican las tarifas rebajadas.

El Ministro, señor Cortázar, explicó que para los operadores licitados la tarifa es fijada por el Ministerio y en el caso de los no licitados se establece el porcentaje que deben cobrar de la tarifa normal para los estudiantes de educación media y superior. Agregó que los primeros cálculos indican que la caída de la tarifa normal será entre un 10% y un 20%, dado que hay lugares en que la mayor parte de los viajes que se efectúan en microbuses corresponden a estudiantes.

La Honorable Senadora señora Matthei observó que en el caso de operadores no licitados en que el número de viajes de escolares sea muy alto, les convendría participar de una licitación para efectos del sistema de subsidio, por lo que consultó si un operador puede solicitar que se produzca una licitación para el recorrido que explota.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que pueden pedir que se llame a una licitación, pero lo que determina una convocatoria son condiciones objetivas establecidas en la ley. Agregó que debe considerarse que los operadores no son muy partidarios del control de la tarifa, lo que desincentivaría su interés por solicitar una licitación.

El Honorable Senador señor García expresó que el presente es uno de los proyectos tramitados por el Congreso Nacional en los últimos 20 años que implica mayores recursos, y podría darse que el subsidio temporal que vence en el año 2014 provoque grandes presiones para que se transforme en permanente. Planteó que se trata de sumas gigantescas que van a rebajar tarifas que actualmente los usuarios pagan, y se restan recursos a otros sectores que los requieren con mayor urgencia, lo que no le parece bien.

Asimismo, indicó que los dueños y conductores de taxis colectivos también presionarán para poder ser destinatarios de las diversas especies del subsidio.

El Ministro, señor Cortázar, expuso que el voucher o comprobante de transporte se puede usar en todo medio de transporte porque está destinado al usuario y no a un operador particular.

Señaló que en el caso del subsidio permanente, lo que ocurre actualmente es que el beneficio de los estudiantes es pagado por los usuarios del transporte público que corresponden mayoritariamente a personas de ingresos medios y bajos.

El Honorable Senador señor Ominami observó que el subsidio de la tarifa es distinto en Santiago respecto del resto del país.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que efectivamente el subsidio es diferente y por lo mismo se calcula región por región, y reiteró que el pago de una tarifa rebajada por los estudiantes se

transforma en una especie de impuesto regresivo al ser financiado por las personas de menores ingresos.

Asimismo, indicó que se separó el subsidio permanente del transitorio, dejando éste último sólo para financiar infraestructura y la chatarrización de buses, sin que pueda destinarse a ningún gasto permanente, distribuyéndose entre las distintas regiones de igual forma que el Fondo Nacional de Desarrollo Regional. En el caso del subsidio transitorio para la ciudad de Santiago se determinó que el mismo decrece año a año hasta desaparecer en el 2015 porque ya no será necesario.

- En votación, la indicación número 3 fue aprobada, con modificaciones, según se indicará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 4°

Su texto es el siguiente:

“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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 4, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, la determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, se sujetará a las reglas que en este artículo se expresan.

a) Respecto de los propietarios de buses, minibuses y trolebuses, de transporte público remunerado de pasajeros, sea este urbano o rural, que cuenten con inscripción vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros al momento que establezca el reglamento, el monto y la transferencia del subsidio será determinado mediante la fórmula y el procedimiento que fije un Reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. La entrega de este subsidio tendrá por objeto compensar, total o parcialmente, las reducciones de tarifas para estudiantes. Sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, los propietarios señalados en este literal, que incorporen los efectos del subsidio en las tarifas.

b) 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 3º de la Ley N° 18.020.

ii) Beneficiarios de los artículos 2º y 4º 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 1º de la Ley N° 18.987.

iii) Igualmente tendrán derecho al subsidio contemplado en la presente letra b) las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social “Chile Solidario”.

Cada beneficiario tendrá derecho sólo a un subsidio, aun cuando esté acogido a más de uno de los beneficios señalados en las letras i), ii) y iii) anteriores, aplicándose la sanción prevista en el inciso final del artículo 8º de la presente Ley a quien infrinja lo dispuesto en este inciso.

Este subsidio sólo se aplicará en aquellas zonas en que existan los medios, procedimientos y/o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas del transporte público. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución, será quién determine dichas zonas.

Mediante uno o más reglamentos expedidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que deberán ser además suscritos por el Ministro de Hacienda, se determinará la fórmula de cálculo del subsidio y se establecerán los procedimientos para su entrega, incluyendo el plazo para solicitarlo.

Este subsidio será pagado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tal efecto podrá requerir a instituciones públicas los datos y la información en que conste a quienes corresponde la entrega de este subsidio y podrá celebrar convenios con organismos públicos y privados para realizar tareas de apoyo en la tramitación e información respecto del subsidio a que se refiere el presente artículo.

Con todo, las controversias que se susciten con ocasión de la calificación de las calidades establecidas en los literales (i), (ii) o (iii), que determinan la procedencia del beneficio considerado en la letra b) del presente artículo, serán resueltas por los organismos encargados de proporcionar dicha información.

El beneficio considerado en la letra b) del presente artículo no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no será imponible ni tributable y no estará afecto a descuento alguno.”.

En la siguiente sesión, **la indicación número 4 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 4 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para sustituir el artículo 4º, por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, la determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, se sujetará a las reglas que en este artículo se expresan.

a) Respecto de los propietarios de buses, minibuses y trolebuses, de transporte público remunerado de pasajeros, sea este urbano o rural, que cuenten con inscripción vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros al momento que establezca el reglamento, el monto y la transferencia del subsidio será determinado mediante la fórmula y el procedimiento que fije un Reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. La entrega de este subsidio tendrá por objeto compensar, total o parcialmente, las reducciones de tarifas para estudiantes. Sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, los propietarios señalados en este literal, que incorporen los efectos del subsidio en las tarifas.

b) 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 contemplado en la presente letra b) las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social “Chile Solidario”.

Cada beneficiario tendrá derecho sólo a un subsidio, aun cuando esté acogido a más de uno de los beneficios señalados en las letras i), ii) y iii) anteriores, aplicándose la sanción prevista en el inciso final del artículo 8° de la presente Ley a quien infrinja lo dispuesto en este inciso.

Este subsidio sólo se aplicará en aquellas zonas en que existan los medios, procedimientos y/o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas del transporte público. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución, será quién determine dichas zonas.

Mediante uno o más reglamentos expedidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que deberán ser además suscritos por el Ministro de Hacienda, se determinará la fórmula de cálculo del subsidio y se establecerán los procedimientos para su entrega, incluyendo el plazo para solicitarlo, el que no podrá ser inferior a treinta días.

Este subsidio será pagado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tal efecto podrá requerir a instituciones públicas los datos y la información en que conste a quienes corresponde la entrega de este subsidio y podrá celebrar convenios con organismos públicos y privados para realizar tareas de apoyo en la tramitación e información respecto del subsidio a que se refiere el presente artículo.

Con todo, las controversias que se susciten con ocasión de la calificación de las calidades establecidas en los literales (i), (ii) o (iii), que determinan la procedencia del beneficio considerado en la letra b) del presente artículo, serán resueltas por los organismos encargados de proporcionar dicha información.

El beneficio considerado en la letra b) del presente artículo no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no será imponible ni tributable y no estará afecto a descuento alguno.”.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que respecto del plazo para solicitar el subsidio se agrega que no podrá ser inferior a treinta días.

- En votación, la indicación número 4 bis fue aprobada, con modificaciones, según se indicará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 5°

Es del siguiente tenor:

“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, buses, minibuses, terminales de pasajeros 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 escolar 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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 5, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 5º.- Sobre la base del límite a que se refiere el artículo segundo y una vez descontados los montos a que se refieren los artículos tercero y cuarto de la presente ley, el subsidio restante, podrá destinarse, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a:

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; Aysén; Magallanes y la Antártica Chilena; y la Provincia de Palena, cuando el uso por parte de los estudiantes del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país y, otros programas que favorezcan el transporte público.

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 Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

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

b) Una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, desde el cual se incorporarán, a petición de los respectivos intendentes, a los presupuestos de los Gobiernos Regionales.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, tomando en cuenta su impacto y, o rentabilidad social, 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, terminales de pasajeros o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

iii) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia que dichas inversiones representan para la región.”.

En la siguiente sesión, **la indicación número 5 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 5 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para reemplazar el artículo 5º, por el siguiente:

“Artículo 5º.- Sobre la base del límite a que se refiere el artículo segundo y una vez descontados los montos a que se refieren los artículos tercero y cuarto de la presente ley, el subsidio restante, podrá destinarse, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a:

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 la Provincia de Palena y Chiloé, cuando el uso por parte de los estudiantes del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país y, otros programas que favorezcan el transporte público.

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 Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

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

b) Una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, desde el cual se incorporarán, a petición de los respectivos intendentes, a los presupuestos de los Gobiernos Regionales.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, tomando en cuenta su impacto y, o rentabilidad social, 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, terminales de pasajeros, terminales de locomoción colectiva o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

iii) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia que dichas inversiones representan para la región.”.

El Ministro, señor Cortázar, planteó que la presente indicación, respecto de la que fue retirada, agrega la mención de la región de Tarapacá y la provincia de Chiloé, además de incorporar “los terminales de locomoción colectiva” en el literal ii).

- En votación, la indicación número 5 bis fue aprobada, con enmiendas formales, según se indicará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 6°

Establece que 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.

En este artículo recayó la **indicación número 6, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para intercalar entre las frases “presente ley,” y “sin perjuicio”, la expresión, “a partir de la fecha de inicio de pago del subsidio,”.

- En votación, la indicación número 6 fue aprobada, con enmiendas, según se indicará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 7°

Dispone que 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.

En este artículo recayó la **indicación número 7, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para eliminarlo, cambiando la numeración correlativa de los artículos que le siguen.

- En votación, la indicación número 7 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 8°

Prescribe que 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 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, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 9°

Su texto es el siguiente:

“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.

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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 8, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar el actual artículo 9º, que pasó a ser artículo 8º, por el siguiente:

“Artículo 8º.- Las personas que perciban indebidamente los recursos provenientes del subsidio a que se refiere la presente ley, con excepción de las señaladas en la letra b) del artículo 4º, podrán ser objeto de la aplicación, por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo o del Subsecretario de Transportes, según corresponda, de las sanciones que a continuación se señalan.

Para estos efectos, será indebida la percepción que se realice ocultando u omitiendo datos, o aportando datos falsos.

a) Amonestación por escrito.

b) Suspensión parcial o total del subsidio. La suspensión parcial podrá implicar una disminución en la entrega del subsidio de hasta un 80% del monto asignado.

c) Cancelación de vehículos o servicios.

d) Caducidad de la concesión, en su caso.

Adicionalmente a las sanciones indicadas, podrá aplicarse una multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.).

En la fijación del monto de la multa deberá considerarse el número de buses, de la siguiente forma:

i) Si el subsidio se entrega al propietario del bus, la multa no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

ii) Si el subsidio se entrega al prestador del servicio o concesionario, la multa se aplicará en relación al número de buses que preste el servicio:

- Entre 1 y 5 buses, no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

- Entre 6 y 49 buses, no podrá ser inferior a 10 UTM ni superior a 100 UTM.

- Entre 50 y más buses, no podrá ser inferior a 100 UTM ni exceder de 1.000 UTM.

Lo anterior, es sin perjuicio de la facultad de la autoridad de ponderar los antecedentes del proceso sancionatorio correspondiente y evaluar la aplicación de una multa inferior, en conformidad a lo establecido en el artículo 9° de la presente ley.

Las sanciones establecidas en las letras c) y d) precedentes, sólo podrán aplicarse cuando la infracción a que se refiere el inciso primero sea reiterada. Para estos efectos, se entenderá que la infracción es reiterada cuando, en un mismo año calendario, se repite dos veces o más.

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

Los beneficiarios del subsidio a que se refiere el literal b) del artículo 4° de la presente ley, que perciban indebidamente el subsidio respectivo, serán sancionados a través de la vía administrativa y penal, según corresponda. Además, el infractor deberá restituir las sumas indebidamente percibidas, reajustadas de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas, entre el mes anterior a aquel en que se percibió y el que antecede a su restitución.”.

En la siguiente sesión, **la indicación número 8 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje Nº 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 8 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para reemplazar el actual artículo 9°, que pasó a ser artículo 8°, por el siguiente:

“Artículo 8°.- Las personas que perciban indebidamente los recursos provenientes del subsidio a que se refiere la presente ley, con excepción de las señaladas en la letra b) del artículo 4°, podrán ser objeto de la aplicación, por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo o del Subsecretario de Transportes, según corresponda, de las sanciones que a continuación se señalan.

Para estos efectos, será indebida la percepción que se realice ocultando u omitiendo datos, o aportando datos falsos.

a) Amonestación por escrito.

b) Suspensión parcial o total del subsidio. La suspensión parcial podrá implicar una disminución en la entrega del subsidio de hasta un 80% del monto asignado.

c) Cancelación de la inscripción del vehículo o del servicio.

d) Caducidad de la concesión, en su caso.

Adicionalmente a las sanciones indicadas, podrá aplicarse una multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.).

En la fijación del monto de la multa deberá considerarse el número de buses, de la siguiente forma:

i) Si el subsidio se entrega al propietario del bus, la multa no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

ii) Si el subsidio se entrega al prestador del servicio o concesionario, la multa se aplicará en relación al número de buses que preste el servicio:

- Entre 1 y 5 buses, no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

- Entre 6 y 49 buses, no podrá ser inferior a 10 UTM ni superior a 100 UTM.

- Entre 50 y más buses, no podrá ser inferior a 100 UTM ni exceder de 1.000 UTM.

Lo anterior, es sin perjuicio de la facultad de la autoridad de ponderar los antecedentes del proceso sancionatorio correspondiente y evaluar la aplicación de una multa inferior, en conformidad a lo establecido en el artículo 9° de la presente ley.

Las sanciones establecidas en las letras c) y d) precedentes, sólo podrán aplicarse cuando la infracción a que se refiere el inciso primero sea reiterada. Para estos efectos, se entenderá que la infracción es reiterada cuando, en un mismo año calendario, se repite dos veces o más.

La aplicación de las sanciones establecidas en el primer inciso es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las

sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

Los beneficiarios del subsidio a que se refiere el literal b) del artículo 4° de la presente ley, que perciban indebidamente el subsidio respectivo, serán sancionados a través de la vía administrativa y penal, según corresponda. Además, el infractor deberá restituir las sumas indebidamente percibidas, reajustadas de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas, entre el mes anterior a aquel en que se percibió y el que antecede a su restitución.”.

El Ministro, señor Cortázar, explicó que la indicación número 8 bis agrega en la letra c), respecto de la indicación número 8 retirada, la expresión “la inscripción”.

- En votación, la indicación número 8 bis fue aprobada, con enmiendas formales, según se indicará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 10

Es del siguiente tenor:

“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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 9, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para realizar las siguientes modificaciones al actual artículo 10, que pasó a ser artículo 9°:

Reemplázase en el inciso primero, la frase “la correspondiente sanción” por “las sanciones establecidas”.

Agrégase en la letra c), a continuación de la palabra “anterior”, la frase “del infractor”

Suprímese la letra d.

- En votación, la indicación número 9 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 11

Su texto es el siguiente:

“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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 9 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para sustituir, en el inciso tercero del actual artículo 11 que pasó a ser 10, la oración “aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda.” por la siguiente: “aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda.”.

- En votación, la indicación número 9 bis fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 12

Es del siguiente tenor:

“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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 10, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para efectuar las siguientes modificaciones al actual artículo 12, que pasó a ser el artículo 11:

Sustitúyese en el inciso tercero, la palabra “aplicará” por “aplicarán”.

Incorpóranse, a continuación del actual inciso tercero, los siguientes tres incisos, nuevos:

“Con todo, el infractor podrá reclamar de las sanciones indicadas en las letras b), c) y d) del artículo 8° y de la multa, ante el juez de letras de su domicilio, el que conocerá en forma sumaria con audiencia de la autoridad que impuso la sanción.

Las partes serán citadas para el quinto día hábil desde la última notificación. Para rendir prueba, si se solicitare, se otorgará un plazo de diez días hábiles. La prueba se apreciará conforme a las normas de la sana crítica, y la sentencia no será apelable ni susceptible de otro recurso legal.

Se estará a lo dispuesto en el artículo 54 de la ley 19.880, en su caso.”.

En la siguiente sesión, **la indicación número 10 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 10 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para reemplazar el inciso tercero del artículo 12, que pasó a ser 11, por el siguiente:

“En lo no previsto por este artículo, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880. Lo anterior, es sin perjuicio de las acciones judiciales que corresponda.”.

El Ministro, señor Cortázar, informó que existe acuerdo para que el detalle del procedimiento para reclamar ante los tribunales de justicia de las sanciones indicadas en el artículo 8°, sea presentado en otro proyecto de ley que ingresará al Congreso Nacional en los próximos días.

- En votación, la indicación número 10 bis fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 13

Establece que los montos que perciban los contribuyentes que a cualquier título posean o exploten vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros, por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 34 bis de la Ley de Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

Puesto en votación el artículo, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo 14

Dispone que mediante uno o más decretos supremos del Ministerio 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.

En este artículo recayó la **indicación número 11, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar el actual artículo 14, que pasó a ser artículo 13, por el siguiente:

“Artículo 13.- Créase en la Planta de Personal de la Subsecretaría de Transportes, establecida en la Ley N° 19.254, un cargo de Jefe de División, grado 2° de la Escala Única de Sueldos.”.

- En votación, la indicación número 11 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 12, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es “para incorporar el siguiente artículo 14, nuevo”:

La indicación número 13, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar el siguiente artículo 14, nuevo:

“Artículo 14.- Créase un Panel de Expertos, en adelante “el Panel”, que tendrá las siguientes funciones:

a) Determinar mensualmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros.

b) Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología a que se refiere el literal anterior. Cualquier modificación a dicha metodología, deberá contar con el informe favorable de este Panel.

c) Determinar para el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas que permita anualmente financiar el sistema dado el monto del subsidio a que se refiere la letra a) del artículo 3°.

d) Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, de haberlos, propuestos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e informar si ellas se ajustan a los criterios definidos en la Ley.

e) Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las que no necesariamente deben circunscribirse a materias de transporte relacionadas con la ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se le asignan al Panel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tendrá la obligación de presentar a éste todos los antecedentes y proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. A su vez, estará obligado de informar al Panel de cualquier evento, cambio de contrato, cambio de precios o parámetros que afectan los egresos o ingresos del sistema de transporte público, así como toda la información solicitada por el Panel.”.

La **Honorable Senadora señora Matthei** observó que será el Panel el que fije los ajustes de las tarifas.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que además del reajuste, determinará el valor necesario para que en el año 2015 el Sistema se autofinancie sin necesidad del subsidio transitorio.

El **Honorable Senador señor García** preguntó si en algún texto está definido lo que se entiende por “la ciudad de Santiago”.

El Ministro, señor Cortázar, señaló que la expresión es la misma de las bases de licitación del Sistema Transantiago, e indicó que próximamente entregará la información de los textos dónde se encuentre definida la expresión.

- En votación, la indicación número 12 fue rechazada como consecuencia de ser innecesaria, dado que su contenido está en la indicación número 13 que ya se describió y que a continuación se resuelve, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- En votación, la indicación número 13 fue aprobada, con modificaciones, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

Artículo 15

Incorpora en el inciso segundo del artículo 3º de la ley N° 18.696, a continuación de la palabra “vehicular,” la frase “y, o por razones de buen servicio”.

En este artículo recayó la **indicación número 14, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para eliminarlo.

- En votación, la indicación número 14 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 15, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo 15, nuevo:

“Artículo 15.- Cada vez que el Panel proponga un determinado nivel de tarifas, deberá informarlo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que este último pueda formular sus observaciones dentro del plazo de 10 días hábiles siguientes. Una vez recibida estas observaciones el Panel emitirá una resolución definitiva respecto del nivel de tarifas, la cual será vinculante para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El nuevo nivel de tarifas deberá ser informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a lo menos 30 días antes de su aplicación, lo cual deberá ser sancionado por resolución del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y deberá ser implementado por el Administrador Financiero de Transantiago S.A., en el plazo indicado.

Los aumentos o disminuciones de tarifas que determine el Panel deberán expresarse como un cambio porcentual de todas las tarifas adultas vigentes, para luego determinar cada tarifa individual según el múltiplo de 10 pesos más cercano. Las tarifas de los pasajes escolares y estudiantiles se determinarán según la normativa vigente.

Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas, por sobre los reajustes por variaciones de costos según se indica en la letra a) del Artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% en cada mes. Mientras esté vigente el subsidio a que se refiere el artículo tercero transitorio de la presente ley, el Panel no podrá determinar una reducción en el nivel general de tarifas.

Sin perjuicio de las atribuciones del Panel de Expertos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá modificar la estructura tarifaria fundamentadamente, siempre que la modificación no reduzca los ingresos totales del sistema de transporte público. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones también podrá realizar aumentos extraordinarios de tarifas, los que, en ningún caso tendrán un límite de monto ni de fecha para su aplicación.

El Panel deberá tomar en cuenta los aumentos extraordinarios de tarifas así como los cambios en la estructura de tarifas dictaminados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al realizar su análisis para determinar los niveles tarifarios con posterioridad a estos cambios.”.

- En votación, la indicación número 15 fue aprobada, con enmiendas formales, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García,

Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 16, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar el siguiente artículo 16, nuevo:

“Artículo 16.- El Panel de Expertos estará conformado por tres integrantes, que durarán seis años en sus cargos y serán nombrados de la siguiente forma:

a) Dos de ellos serán nombrados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, con el voto favorable de cuatro quintos de sus miembros.

b) Un integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 20.129.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá rechazar por una vez cada terna.

Para desempeñarse como miembro del Panel, se requerirá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Estar en posesión de un título profesional de una carrera de, a lo menos, diez semestres de duración, otorgado por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, en el área de la administración, de la gestión, de la ingeniería, de la economía, de las finanzas o jurídica, o de un título de nivel equivalente en dichas áreas otorgado por una universidad extranjera, y acreditar una experiencia profesional de a lo menos cinco años.

b) No haber sido condenado ni encontrarse acusado por delito que merezca pena aflictiva y/o de inhabilitación perpétua para desempeñar cargos u oficios públicos, por delitos tributarios o por los contemplados en la ley N° 18.045.

c) No haber sido declarado fallido o haber sido administrador o representante legal de personas fallidas condenadas por los delitos de quiebra culpable o fraudulenta establecidos en la Ley de Quiebras.

En caso de ausencia o impedimento de alguno de los miembros titulares, señalados anteriormente, integrará el Panel un reemplazante por el sólo ministerio de la Ley. Para lo anterior, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, designará un reemplazante de cualquiera

de los miembros, de acuerdo al mismo procedimiento que se indica en la letra a) del inciso primero de este artículo.”.

El Ministro, señor Cortázar, informó que estudiaban proponer una modificación para agregar un segundo reemplazante nombrado de acuerdo a la letra b).

En la siguiente sesión, **la indicación número 16 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 16 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para incorporar el siguiente artículo 16, nuevo:

“Artículo 16.- El Panel de Expertos estará conformado por tres integrantes, que durarán seis años en sus cargos y serán nombrados de la siguiente forma:

a) Dos de ellos serán nombrados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, cada uno, a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, con el voto favorable de cuatro quintos de sus miembros.

b) Un integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 20.129.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá rechazar por una vez cada terna.

Para desempeñarse como miembro del Panel, se requerirá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Estar en posesión de un título profesional de una carrera de, a lo menos, diez semestres de duración, otorgado por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, en el área de la administración, de la gestión, de la ingeniería, de la economía, de las finanzas o jurídica, o de un título de nivel equivalente en dichas áreas otorgado por una universidad extranjera, y acreditar una experiencia profesional de a lo menos cinco años.

b) No haber sido condenado ni encontrarse acusado por delito que merezca pena aflictiva y/o de inhabilitación perpetua para desempeñar cargos u oficios públicos, por delitos tributarios o por los contemplados en la ley N° 18.045.

c) No haber sido declarado en quiebra ni haber sido administrador o representante legal de personas condenadas por los delitos de quiebra culpable o fraudulenta establecidos en la Ley de Quiebras.

En caso de ausencia o impedimento de alguno de los miembros titulares, señalados anteriormente, integrará el Panel un reemplazante por el sólo ministerio de la Ley. Para lo anterior, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, designará dos reemplazantes uno de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal a), y otro de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal b), los que actuarán en calidad de suplentes cuando falte algunos de los titulares designados, respectivamente en los literales a) o b).”.

El Ministro, señor Cortázar, señaló que las diferencias entre las indicaciones números 16 y 16 bis, son el nombramiento de un segundo reemplazante nombrado de acuerdo al procedimiento de la letra b) y la sustitución de la palabra “fallido” por la expresión “en quiebra” en el literal iii).

- En votación, la indicación número 16 bis fue aprobada, con enmiendas, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 17, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo 17, nuevo:

“Artículo 17.- Serán causales de cesación en el cargo las que se pasan a señalar:

- a) Expiración del plazo por el que fue designado.
- b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
- c) Incapacidad legal sobreviniente.
- d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad, y
- e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:
 - i) Inasistencia injustificada a dos sesiones consecutivas o a cuatro sesiones en un semestre calendario. Con el acuerdo de dos miembros de Panel, un experto podrá solicitar una autorización de inasistencia por un período mayor al señalado en esta letra, en cuyo caso deberá ser reemplazado.
 - ii) No guardar la debida reserva respecto de la información recibida en el ejercicio de su cargo que no haya sido divulgada oficialmente.

Si cesare el cargo de miembro del Panel, será reemplazado por el reemplazante designado a que se refiere este artículo, el cual durará en el cargo por el tiempo que falte para completar el período del reemplazado. En este caso el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones procederá a la designación de un nuevo reemplazante.”.

En la siguiente sesión, **la indicación número 17 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 17 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para agregar el siguiente artículo 17, nuevo:

“Artículo 17.- Serán causales de cesación en el cargo las que se pasan a señalar:

- a) Expiración del plazo por el que fue designado.
 - b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
 - c) Incapacidad legal sobreviniente.
 - d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad,
- y
- e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:
 - i) Inasistencia injustificada a dos sesiones consecutivas o a cuatro sesiones en un semestre calendario. Con el acuerdo de dos miembros de Panel, un experto podrá solicitar una autorización de inasistencia por un período mayor al señalado en esta letra, en cuyo caso deberá ser reemplazado.
 - ii) No guardar la debida reserva respecto de la información recibida en el ejercicio de su cargo que no haya sido divulgada oficialmente.

Si cesare en el cargo un miembro del panel, asumirá como titular la persona designada en conformidad al inciso final del artículo precedente, y durará en el cargo, por el tiempo que falte para completar el período del reemplazado. En este caso, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones nombrará otro reemplazante, según corresponda en conformidad a los literales a) o b) del artículo anterior.

En caso de ausencia transitoria de un miembro titular, será reemplazado por quien corresponda de acuerdo a su forma de nombramiento.”.

El Ministro, señor Cortázar, indicó que en el inciso final se introducen modificaciones tendientes a hacer concordante la norma con lo propuesto por la indicación número 16 bis.

- En votación, la indicación número 17 bis fue aprobada, con enmiendas formales, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 18, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar el siguiente artículo 18, nuevo:

“Artículo 18.- Los integrantes del Panel percibirán una dieta mensual equivalente a 30 Unidades Tributarias Mensuales. En el caso que corresponda contar con un reemplazante, éste recibirá una dieta proporcional al período en que ejerza sus funciones.”.

- En votación, la indicación número 18 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 19, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo 19, nuevo:

“Artículo 19.- El Panel se reunirá periódicamente, al menos una vez al mes.

La Subsecretaría de Transportes otorgará la asistencia administrativa para el funcionamiento del Panel.

Para cumplir sus obligaciones, el Panel podrá encomendar estudios y contratar asesores, que serán financiados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a un presupuesto aprobado anualmente para este fin.

El funcionamiento del Panel, así como el procedimiento para la toma de decisiones dentro de éste, será determinado en un reglamento que será aprobado por Decreto Supremo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, expedido bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. La dictación de dicho decreto deberá contemplar un proceso de consulta previo a los miembros del Panel.

De las deliberaciones y acuerdos del Panel, se dejará constancia en libros de actas respectivos y en las resoluciones que emitan. Las decisiones del Panel se tomarán con la aprobación de al menos dos de sus miembros.”.

- En votación, la indicación número 19 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 20, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar el siguiente artículo 20, nuevo:

“Artículo 20.- Las obras de transporte público a ejecutar deberán estar contempladas en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (PMITP). El PMITP será aprobado por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Planificación, Transportes y Telecomunicaciones y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas que cuentan con PMITP. Éste Plan, tendrá una vigencia de 5 años y podrá ser actualizado o renovado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Su estado de avance será revisado anualmente por los citados Ministros. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del plan.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el marco del referido Plan, podrá encomendar, a los organismos técnicos del Estado, la ejecución de las obras contenidas en él. El financiamiento de estas obras provendrá del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley N° 18.091.”.

La Honorable Senadora señora Matthei expresó que la modificación propuesta es importante porque será el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el que tenga el control y maneje las inversiones que se hagan en obras de transporte público, sin que se disperse en otros ministerios como ocurre hasta ahora.

- En votación, la indicación número 20 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 21, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo 21, nuevo:

“Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, en conformidad a lo que establezca el Plan Maestro, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y explotar obras públicas menores. Se entenderá 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 Abogado del Instituto Libertad y Desarrollo, señor Kangiser, planteó que el término “explotar” podría hacer referencia a una actividad empresarial del Estado.

El Ministro, señor Cortázar, indicó que estudian la posibilidad de eliminar dicho término.

La **Honorable Senadora señora Matthei** manifestó que le parece bien que el Estado utilice la infraestructura para obtener recursos que sirvan para financiar el Sistema.

El **Honorable Senador señor García** observó que sería mejor cambiar el término por “concesionar”.

- En votación, la indicación número 21 fue aprobada, con una modificación, según se consignará más adelante, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 22, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo 22, nuevo:

“Artículo 22.- Modifícase la ley N° 18.696 en el siguiente sentido:

a) Efectúanse los siguientes cambios al artículo 3°:

a.1) Elimínase el inciso tercero, pasando el actual cuarto a ser tercero.

a.2) Incorpóranse los siguientes incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo, nuevos, cambiando la numeración de los incisos siguientes, en forma correlativa:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación en los casos de congestión de vías o de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, deberá también requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo técnico, de reconocida trayectoria en el ámbito de la planificación vial y en la elaboración y diseño de sistemas de transportes y diseño de negocios. Los mencionados estudios podrán ser ejecutados por organismos técnicos vinculados a una Universidad reconocida por el Estado, o una entidad pública o privada. Dichos estudios deberán pronunciarse sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado de distintas alternativas de licitación con respecto a la situación base. Teniendo a la vista los resultados del o los estudios, se elaboraran las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, en caso de que estos últimos se contemplen en el respectivo proceso.

Los mismos estudios serán requeridos en caso de una licitación de vías en una zona previamente licitada. Sin perjuicio de lo anterior, cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones disponga una licitación de uso de vías en una zona previamente no licitada, al menos uno de los estudios a que hace referencia el inciso anterior deberá ser ejecutado por un organismo privado o Universidad reconocida por el Estado. Lo mismo será requerido en el caso de una nueva licitación de uso de vías propuesta en una zona previamente licitada o que opera bajo perímetro de exclusión entre licitaciones, cuando las condiciones esenciales de licitación y operación de uso de vías propuesto difiere significativamente del existente.

Las bases de estas licitaciones deberán contemplar, entre los factores que serán evaluados, criterios económicos y ambientales previamente determinados, según las diversas alternativas y modalidades de transporte. Entre dichos criterios se considerarán especialmente, debidamente ponderados para la resolución de las mencionadas licitaciones, los factores ambientales relativos a ruido, gases contaminantes, orden en la circulación de vehículos y valoración urbana.

Realizados los estudios y entregados los informes a que se refieren los incisos anteriores, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá abrir un proceso de consulta público, abierto a toda la ciudadanía en el cual se expondrá el contenido esencial de las bases de licitación, durante un período de 45 días. Toda la información relevante que

sirvió de base para el trabajo realizado, deberá estar disponible en medios en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

a.3) Sustitúyese en el actual inciso sexto, que pasó a ser noveno, la frase “también podrá contratar directamente”, que precede al segundo punto seguido (.), por la siguiente: “también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años, sin renovación, y siempre que dicho término no exceda el plazo original de la concesión”.

a.4) Agrégase al actual inciso décimo octavo, que pasó a ser vigésimo primero, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasó a ser punto seguido (.), el siguiente párrafo:

“En el caso de vehículos que presten servicios en virtud de un proceso de licitación de vías, dicha facultad deberá establecerse expresamente en las respectivas bases de licitación, o en caso contrario deberá establecerse una compensación a los concesionarios que permita mantener el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión.”

a.5) Reemplázase en el actual inciso vigésimo, que pasó a ser inciso vigésimo tercero, la frase “decimoctavo” por, “vigésimo primero”.

b) Para incorporar el siguiente artículo 3° bis, nuevo:

“Artículo 3 bis.- De los postulantes

A las licitaciones públicas de buses de transporte público, podrán presentarse personas jurídicas nacionales o extranjeras, salvo en las licitaciones de otros tipos de vehículos y/o servicios en las que se podrán presentar personas naturales, que cumplan los requisitos y exigencias que establezcan las respectivas Bases de Licitación. Para participar en el proceso, será necesario garantizar la seriedad de la propuesta en la forma, monto y condiciones que establezcan las Bases de Licitación, salvo en el caso de las licitaciones de servicios individuales de transporte de pasajeros.”.

c) Para agregar un nuevo artículo 3° ter:

“Artículo 3° ter.- De las Bases de Licitación

La licitación deberá realizarse sobre bases definidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en ellas se incluirán los servicios de transporte que deban prestarse y podrán incluirse servicios complementarios, si se estima pertinente. Las Bases de licitación de vías, cuando la prestación del servicio se realice en buses de transporte público deberán contemplar, al menos, la forma en que deberá realizarse las postulaciones, el procedimiento de evaluación de las mismas y los requisitos técnicos que deberán cumplirse, pudiendo considerar entre ellos las frecuencias que deberán cumplirse, las vías en que operarán los servicios, el régimen tarifario, la flota requerida, las instalaciones fijas y otros elementos que, en su caso, resulten necesarios para la prestación de los servicios.

Las condiciones señaladas, podrán establecerse con carácter de requisitos mínimos, permitiendo que las empresas que participen en la licitación, dentro de los límites establecidos en las Bases de Licitación o la normativa aplicable, en su caso, puedan formular ofertas que incluyan precisiones o complementos de las condiciones de la licitación respectiva.”.

d) Para incorporar el siguiente artículo 3° quater, nuevo:

“Artículo 3° quater.- De la evaluación

La licitación pública se decidirá evaluando las ofertas técnicamente aceptables, atendido el criterio principal de que se asegure la selección de aquellas empresas más eficientes, que ofrezcan al menor costo la calidad de servicio especificada en las bases.

Como criterios complementarios se podrán considerar uno o más de los siguientes factores:

a) Plazo de concesión

b) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado, en el caso de que éste entregue bienes o derechos para ser utilizados en la concesión

c) Puntaje obtenido en la calificación técnica.

d) Flota ofertada

La determinación de estos factores y su forma de aplicación será establecida en las respectivas Bases de licitación, sin perjuicio de que éstas podrán establecer otros factores adicionales o una combinación de ellos, atendida las características del proceso de licitación respectivo.”.

e) Para agregar un nuevo artículo 3° quinquies:

“Artículo 3° quinquies.- De la garantía de fiel cumplimiento

El concesionario deberá constituir la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma, monto y oportunidad establecida en las Bases de Licitación.”.

f) Para incorporar el siguiente artículo sexsies, nuevo:

“Artículo 3° sexsies.- De Los Bienes Afectos a la Concesión.-

Las bases de Licitación y los contratos de concesión, podrán considerar, si se estima pertinente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los bienes y derechos afectos a la concesión, los cuales al término de la concesión, deberán ser transferidos a quien le suceda en la respectiva concesión.

Para determinar la continuidad de los vehículos e infraestructura adscrita a la concesión se observará el procedimiento establecido en las respectivas Bases de licitación y en los contratos respectivos.”.

g) Para agregar al final del inciso primero del artículo 4º, inmediatamente a continuación del punto final, el que pasará ser coma, lo siguiente, “al oferente que ofrezca el menor precio por los servicios para la tecnología y calidad técnica especificada en las bases de licitación.”.”.

La **Honorable Senadora señora Matthei** planteó que podría estudiarse la posibilidad de agregar en el artículo 3º de la ley 18.696 el que los operadores puedan solicitar que se llame a licitación de las vías.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que los puntos más relevantes de las modificaciones que se proponen son la exigencia de estudios previos que deben hacerse públicos antes del llamado a licitación, y el período de consulta pública abierta a toda la ciudadanía previa a la aprobación de las bases.

En la siguiente sesión, **la letra b) de la indicación número 22 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje Nº 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 22 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para incorporar el siguiente literal b), al artículo 22, nuevo, propuesto por la indicación número 22, y que fue anteriormente retirado:

b) Para agregar el siguiente artículo 3º bis, nuevo:

“Artículo 3 bis.- De los postulantes

A las licitaciones públicas de uso de vías para prestar servicios de transporte público mayor, podrán presentarse personas jurídicas nacionales o extranjeras. En las licitaciones de servicios con otros tipos de vehículos podrán presentarse personas naturales, que cumplan los requisitos y exigencias que establezcan las respectivas bases de licitación. Para participar en el proceso, será necesario garantizar la seriedad de la propuesta en la forma, monto y condiciones que establezcan las bases de licitación, salvo en el caso de servicios individuales de servicios de pasajeros.”.

El Ministro, señor Cortázar, expuso que se agregan los términos “de uso de vías” a la expresión “las licitaciones públicas”.

El **Honorable Senador señor García**, planteó que existe gran preocupación de los pequeños operadores del transporte en

regiones por la posible participación de grandes operadores extranjeros en las licitaciones públicas.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que actualmente existen operadores extranjeros que participan del Sistema.

La **Honorable Senadora señora Matthei** propuso que se elimine la expresión “nacionales o extranjeros” de la indicación número 22 bis, dado que lo fundamental de la norma es la distinción que hace entre personas naturales y personas jurídicas.

El Ministro, señor Cortázar, expresó su conformidad con lo precedentemente expuesto.

- En votación, las indicaciones números 22, en la parte que no fue retirada y 22 bis, fueron aprobadas, con modificaciones, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

Producto del debate en las Comisiones unidas, acerca de la necesidad de informar sobre las normas que se aplicarán mediante diversos reglamentos, la unanimidad de sus miembros presentes **Honorables Senadores señora Matthei y señores Cantero, Escalona, García, Girardi y Pizarro**, formularon la **indicación número 22 ter**, para incorporar el siguiente artículo 23, nuevo:

“Artículo 23.- Las propuestas de los reglamentos a que se refieren los artículos 3º letra b); 4º letra a) y letra b), inciso cuarto; 5º letra a), inciso segundo; y Cuarto Transitorio letra a), inciso tercero; en forma previa a su dictación serán informados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de su sitio electrónico, durante un período de 15 días.”.

Los **Honorables Senadores señores Allamand y García** propusieron que se incorpore, antes del punto final (.) del artículo propuesto, la frase “a fin de que los interesados puedan hacer llegar sus opiniones, las que no tendrán carácter vinculante.”.

- En votación, la indicación número 22 ter fue aprobada, con modificaciones, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como

miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

Disposiciones Transitorias

La indicación número 23, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar el siguiente artículo primero transitorio nuevo, modificando la numeración de los artículos siguientes en forma correlativa:

“Artículo Primero Transitorio.- Autorízase al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el Banco Interamericano de Desarrollo y con el Banco del Estado de Chile, que constan en el contrato de préstamo número 1978/OC-CH suscrito entre la Cuenta Especial de Reembolso, el Administrador Financiero de Transantiago S. A. y el Banco Interamericano de Desarrollo, y en el contrato suscrito el 03 de enero del 2008, modificado el 28 de mayo del mismo año, entre la Cuenta Especial de Reembolso y el Banco del Estado de Chile, respectivamente, facultándolo para pagar los montos adeudados por dichos contratos, incluidos intereses pendientes, a contar de la fecha de total tramitación de la autorización respectiva y, en todo caso, antes del término del primer bimestre del año 2010, con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público. Con todo, el monto máximo de estas nuevas obligaciones no podrán exceder de US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), por concepto de capital, en el primer caso, y de 4.265.892 Unidades de Fomento, en el segundo. La autorización a que se refiere este inciso se materializará mediante uno o más Decretos Supremos expedidos a través del Ministerio de Hacienda.

Una vez extinguidas las obligaciones a que se refiere el inciso anterior, mediante igual procedimiento y dentro del mismo plazo, el Presidente de la República podrá condonar las obligaciones de reembolso originadas en aplicación de los artículos 2° y 11 de la Ley N° 20.206.

Copia de estos decretos serán enviadas a las Comisiones de Hacienda del Senado y la Cámara de Diputados, dentro de los quince días siguientes al de su total tramitación.”.

La Honorable Senadora señora Matthei solicitó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones presente por escrito toda la información sobre los recursos relacionados con la presente indicación, en el sentido de señalar los totales, cuáles son las condiciones actuales y cuánto se ahorraría en caso de prepagar.

El Honorable Senador señor García consultó la razón de que la condonación de las deudas a las que se refiere el inciso segundo, correspondientes a la ley N° 20.206, que crea un Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de

Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica, aparezca condicionada a la extinción de las obligaciones que contempla el inciso primero.

El Ministro, señor Cortázar, sostuvo que el objetivo es que el Sistema comience a funcionar sin deudas anteriores y sin el subsidio transitorio a partir del año 2015 y para ello es necesario que se extingan todas las obligaciones pendientes que se han generado hasta ahora.

El Subdirector de Presupuestos, señor Granados, señaló que la redacción apunta a que no exista un costo financiero pasado, de modo que el inciso segundo no puede aplicarse si no se aprueba el inciso primero.

El Ministro, señor Cortázar, expresó que la idea de fondo es arreglar la situación existente para que funcione el plan futuro, asumiendo lo sancionado por el fallo del Tribunal Constitucional sobre la materia.

Los **Honorables Senadores señora Matthei y señor Cantero** consultaron cuánto es lo que se ha pagado hasta ahora, en qué condiciones y con qué intereses, cuál será la tasa de descuento en caso de prepagar y cuáles son los montos que justifican las cifras que contempla el artículo en discusión propuesto.

El Ministro, señor Cortázar, expuso que los montos establecidos en la indicación corresponden al capital adeudado, pagándose hasta ahora los intereses de todos los créditos, informó que la tasa del crédito con el BID es tasa Libor (London Interbank Offered Rate) más 3,5%, y la tasa que se obtendría si el Estado se endeuda para pagar, sería tasa de endeudamiento del Estado o Tesoro más 1,4%, que representan 244 puntos bases de diferencia entre las tasas, y de pagarse la deuda con el BID conforme al proyecto de ley se produciría un ahorro de 56,7 millones de dólares por cada una. Asimismo, con el Banco del Estado la tasa existente es TAB (Tasa Activa Bancaria) de 360 días más 1,6%, y la diferencia que se produciría entre la tasa a la que se endeudaría el Estado sería de 276 puntos base, que produce un ahorro de 6,6 millones de dólares, lo que sumado al ahorro presupuestado relativo al crédito con el BID da una cifra de alrededor de 60 millones de dólares, previniendo que se trata de valores que deben actualizarse.

Al ponerse en votación la indicación, el **Honorable Senador señor García** fundamentó su voto negativo indicando que en el sector al que representa consideran que el crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo puede ser objeto de una mejor negociación y no comparte la forma en que está redactado el inciso segundo, dado que se deja amarrada la extinción de las obligaciones que tienen su origen en la ley N° 20.206 a la aprobación del inciso primero que contiene los créditos con el BID y con el Banco del Estado.

El **Honorable Senador señor Cantero** fundamentó su abstención señalando ser partidario de avanzar en una respuesta definitiva a los créditos contraídos, pero piensa que los términos del vínculo con el BID no cautelan correctamente los intereses del Estado chileno y

solicitó al Ministro, señor Cortázar, buscar mejoras en las condiciones del crédito.

La **Honorable Senadora señora Matthei** fundamentó su decisión de abstenerse porque los créditos a que hace mención el inciso primero fueron un error desde el comienzo, dado que nunca debieron tomarse, como si se tratara de un asunto entre privados, cosa que jamás debió ser, porque los costos e intereses pactados no eran convenientes. Por otra parte, consideró que el problema del financiamiento debe solucionarse de una vez y esta es la ocasión de hacerlo.

- En votación, la indicación número 23 fue aprobada con los votos a favor de los Honorables Senadores señores Escalona, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, Pizarro y Sabag, el voto en contra del Honorable Senador señor García, y las abstenciones de los Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señor Cantero.

- - -

Artículo Primero Transitorio

Es del siguiente tenor:

“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 de 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.

En el caso del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, los montos del subsidio serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema, pero sólo se pagará con dichos recursos a los operadores que hayan suscrito las renegociaciones de los contratos, que permitan una adecuada y correcta prestación del servicio de transporte público.

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 los artículos 3° y 4°.”.

En este artículo recayó la **indicación número 24, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar el actual artículo primero transitorio, que pasó a ser segundo transitorio, por el siguiente:

“Artículo segundo transitorio.- Para aquellas zonas referidas en la letra b) del artículo tercero de la presente Ley, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los concesionarios y 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 adecuaciones que se realicen a las tarifas, considerarán como base las tarifas reales cobradas a los usuarios de transporte público y no los máximos establecidos contractualmente. Adicionalmente, las adecuaciones de tarifas deberán considerar el ajuste del porcentaje de la tarifa a estudiantes. La forma en que será calculada la adecuación de tarifa será establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 3°, letra b), de esta ley. 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) de esta ley.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones deberá contar con la asesoría del Panel a que se refiere el artículo 14° de esta Ley a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la negociación a que se refieren los incisos primero y segundo del presente artículo.”.

El **Honorable Senador señor García** consultó si los montos de los subsidios que se destinan a lugares con vías licitadas y a lugares sin vías licitadas están separados, o lo que sobre de un subsidio se destinará al otro. Lo anterior, debido a que la frase “a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio”, podría mover a confusión.

El Ministro, señor Cortázar, indicó que los subsidios están separados, y solamente en los comprobantes de transporte o “vouchers” destinados a ciertos usuarios, los recursos que no sean utilizados en ellos se destinarán a inversión en infraestructura.

- En votación, la indicación número 24 fue aprobada, con modificaciones, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Segundo Transitorio

Prescribe lo que sigue:

“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 4º de esta ley

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

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá proporcionar, de la misma forma indicada en el artículo 6º 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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 25, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar el actual artículo segundo transitorio, que pasó a ser tercero transitorio, por el siguiente:

“Artículo tercero transitorio.- Créase, hasta el año 2014, un Subsidio Transitorio, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley, para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo. Los recursos correspondientes a este subsidio serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin otro trámite o requisito más que la aprobación de las transferencias correspondientes, una vez publicada ésta en el Diario Oficial. Con todo, podrá aplicarse a este subsidio lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley.

El monto acumulado de este Subsidio para el período 2009 al 2014 no podrá exceder de \$ 549.598.307 miles. Los montos a incluir cada año en la Ley de Presupuesto serán de \$ 156.684.425 miles para el año 2009, \$ 216.988.275 miles para el año 2010, \$ 133.348.582 miles para el

2011, \$ 29.640.588 miles para el 2012, \$ 9.282.546 miles para el 2013 y \$ 3.653.891 miles para el 2014. Estos montos, se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.”.

El Ministro, señor Cortázar, manifestó que la indicación se refiere al déficit que presenta el Sistema Transantiago.

- En votación, la indicación número 25 fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Tercero Transitorio

Señala lo siguiente:

“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 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 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 Ministerio 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.”.

En este artículo recayó la **indicación número 26, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para modificar el actual artículo tercero transitorio, que pasó a ser cuarto transitorio, por el siguiente:

“Artículo cuarto transitorio.- Otórgase a los Gobiernos Regionales hasta el año 2014 un aporte especial para el Transporte y Conectividad por un monto equivalente al monto acumulado señalado en el inciso segundo del artículo anterior. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para cada año será proporcional al número de meses de vigencia del subsidio establecido en el inciso segundo del artículo tercero transitorio de la presente ley.

Los recursos a que se refiere este artículo se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en 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 artículo 76 de la referida Ley sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo.

A solicitud de los Gobiernos Regionales, los montos que les correspondan en cada año podrán utilizarlos durante todo el periodo e incluso con posterioridad al año 2014 y hasta su total extinción.

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

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 chatarrización señalada en el inciso anterior 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 e Interior, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, 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.

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.

d) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región.

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

La **Honorable Senadora señora Matthei** señaló que parece mejor referirse a “las comunas en que opera el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago” a la expresión “ciudad de Santiago” que se usa en otras normas del proyecto de ley.

El **Honorable Senador señor García** consultó cuál es el sentido de la segunda mitad del inciso primero: “Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para cada año será proporcional al número de meses de vigencia del subsidio establecido en el inciso segundo del artículo tercero transitorio de la presente ley.”.

El Subdirector de Presupuestos, señor Granados, manifestó que se pretende dar una señal de estabilidad de aportes sobre la

base de un monto global a los Gobiernos Regionales, por el rezago que se produce entre la preparación de los proyectos y la ejecución de los mismos. Asimismo, agregó que el inciso tercero otorga un grado mayor de flexibilidad al permitir que los recursos se utilicen más allá del año 2014.

La Honorable Senadora señora Matthei sostuvo que la redacción del inciso debe ser más clara para que se entienda lo precedentemente planteado.

Los Honorables Senadores señores García y Pizarro concordaron con lo expuesto por la Honorable Senadora señora Matthei.

La Honorable Senadora señora Matthei consultó si en base a esta disposición se podrían comprar sitios para establecer terminales, dado que su escasez es un problema grave en varias ciudades.

El Honorable Senador señor Pizarro observó que podrían agregarse los referidos terminales en la letra c) del artículo propuesto.

El Honorable Senador señor García inquirió si los mismos terminales, pero para taxis y taxis colectivos, podían considerarse entre las inversiones autorizadas por la norma propuesta.

El Ministro, señor Cortázar, planteó que perfectamente puede pensarse en terminales públicos para vehículos privados, dado que prestan un servicio necesario para la ciudad. Asimismo, respecto de los taxis y taxis colectivos, indicó que debiera estudiarse su inclusión en la letra a) dentro de la renovación de la flota.

El Honorable Senador señor Cantero manifestó ser partidario de fomentar el transporte público mayor.

El Honorable Senador señor García señaló que en las comunas que conforman la circunscripción que representa, el uso de colectivos y taxis es masivo, por lo que representa un servicio de utilidad pública que también amerita que se les preste apoyo.

El Honorable Senador señor Cantero expresó que lo más importante es incentivar una gestión territorial y una administración que piense en la planificación urbana, en que a pesar de que el parque de taxis y taxis colectivos está congelado se requiere invertir en un transporte público mayor que sirva a redes estructurantes de nivel internacional.

El Honorable Senador señor Girardi indicó que lo anteriormente planteado tiene que ver con la política de transportes que se quiere para el país, en el sentido de que el transporte mayor es social y ambientalmente mucho más rentable, y si estamos en un plan de modernización del transporte tenemos que dirigirnos hacia ello, especialmente si pronto habrá que cumplir con la norma ambiental PM 2.5.

La **Honorable Senadora señora Matthei** manifestó que en parte concuerda con lo planteado por los Honorables Senadores señores Cantero y Girardi, porque hay que distinguir ciudades grandes del resto de los centros poblados, en muchos de los cuales no es rentable económicamente la existencia de buses y se justifica que exista un cierto número de autos para el transporte, por lo que quizás lo que debería hacerse es en el caso de los taxis colectivos solicitar un estudio previo por línea o servicio que muestre si se justifica o no la entrega de un beneficio.

El **Honorable Senador señor Girardi** observó que al tener que cumplir con la norma PM 2.5 se supone que en muchas ciudades será necesario disponer licitaciones de las vías como forma de cumplir con la referida norma, y entiende que en pequeñas ciudades o pueblos que no presentan problemas ambientales podría justificarse lo precedentemente señalado por la Honorable Senadora señora Matthei, por lo que podría establecerse la distinción a nivel de reglamento.

El Ministro, señor Cortázar, expresó que el proyecto avanza en el sentido indicado anteriormente porque son las condiciones ambientales y de congestión las que hacen necesario un llamado a licitación de vías, que provoca la baja de tarifa del transporte mayor y deja de entregársele un vale de transporte a los usuarios. En cambio, lo que ocurre hoy es que al no existir una tarifa escolar en los colectivos en la práctica se los ha subsidiado, o desde otro punto de vista se le colocó un impuesto al transporte mayor.

En la siguiente sesión, **la indicación número 26 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 26 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para modificar el actual artículo tercero transitorio, que pasó a ser cuarto transitorio, por el siguiente:

“Artículo cuarto transitorio.- Otórgase a los Gobiernos Regionales hasta el año 2014 un aporte especial para el Transporte y Conectividad por un monto equivalente al monto acumulado señalado en el inciso segundo del artículo anterior. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para el año 2009 será de \$34.349.892 miles y para los años 2010 al 2014 será de \$103.049.683 miles cada año. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.

Los recursos a que se refiere este artículo se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en 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 artículo 76 de la referida Ley sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte

Público de la Provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo.

A solicitud de los Gobiernos Regionales, los montos que les correspondan en cada año podrán utilizarlos durante todo el periodo e incluso con posterioridad al año 2014 y hasta su total extinción.

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

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 chatarrización señalada en el inciso anterior 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 e Interior, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, 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.

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, terminales de pasajeros o de locomoción colectiva y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

d) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región.

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

El Ministro, señor Cortázar, observó que en el inciso primero de la indicación número 26 bis se precisan las cifras que

corresponden a cada año del subsidio, en el inciso cuarto se dispone que los gastos e inversiones tomen en cuenta su impacto y/o su rentabilidad social, y en la letra c) se agrega la expresión “terminales de pasajeros o de locomoción colectiva”.

El Honorable Senador señor García destacó que al incorporarse las cifras del subsidio en cada año que dure se asegura su monto con independencia del subsidio que sea utilizado por el Sistema de Transporte Transantiago.

- En votación, la indicación número 26 bis fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Cuarto Transitorio

Dispone que 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.

En este artículo recayó la **indicación número 27, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para eliminarlo.

- En votación, la indicación número 27 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Quinto Transitorio

Establece que 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.

En este artículo recayó la **indicación número 28, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar la palabra “proporcionarán”, por la siguiente frase: “, en su caso, proporcionarán, de la misma forma indicada en el artículo 6º de la presente ley,”.

- En votación, la indicación número 28 fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Sexto Transitorio

Dispone que 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 4º 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.

En este artículo recayó la **indicación número 29, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para modificar el inciso primero del artículo sexto transitorio, en el siguiente sentido:

Reemplázase la expresión “2008” por “2009”.

Incorpórase a continuación de la frase “la presente ley”, la frase: “desde su publicación”.

Sustitúyese el guarismo “20.232” por “20.314”.

Suprímese la frase “de rentas de inversiones en activos financieros”.

- En votación, la indicación número 29 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Séptimo Transitorio

Prescribe que durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refieren los

artículos 3º y 4º, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes.

En este artículo recayó la **indicación número 30, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para reemplazar el artículo séptimo transitorio por el siguiente:

“Artículo séptimo transitorio.- Autorízase al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, por única vez, el beneficio establecido en el artículo 4º letra b) de la presente Ley, se sustituya por un bono a ser entregado en forma directa y en conformidad a lo que establezcan los reglamentos a que se refieren los artículos 2º y 4º letra b) de esta Ley y sólo después de haber concluido, para la mayoría de las ciudades con licitación a la fecha de publicación de esta Ley, el proceso de negociación a que se refiere el artículo segundo transitorio de esta Ley. Para efecto del pago y resolución de controversias se estará a lo dispuesto en el artículo 4 letra b) de esta Ley.

Tratándose del personal de las instituciones públicas centralizadas y descentralizadas, con excepción de aquellas a que se refiere el inciso cuarto del artículo 32 del Decreto con Fuerza de Ley N°150, de 1981, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que tengan derecho al subsidio referido en el presente artículo, el pago se realizará conjuntamente con la remuneración correspondiente.

De constatarse infracciones al presente artículo, se aplicarán las sanciones que dispone el inciso final del artículo 8º de la presente Ley.”.

El Ministro, señor Cortázar, explicó que la norma implica que mientras no se implemente el sistema de comprobantes de transporte, por una sola vez se autoriza el pago de un bono a quienes serían beneficiarios del llamado “voucher”.

- En votación, la indicación número 30 fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

Artículo Octavo Transitorio

Establece que 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.

En este artículo recayó la **indicación número 31, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República**, para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo octavo transitorio.- La disminución de tarifas que se produzca como consecuencia de la entrega del subsidio que establece esta ley, en caso alguno significará una disminución en el monto total de la remuneración percibida por los trabajadores que se desempeñan como conductores. Para estos efectos, se entenderá que existe disminución, cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo a la existencia y entrega de los subsidios establecidos en esta ley. Con todo, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.”.

La **Honorable Senadora señora Matthei** sugirió que se agregue una frase que implique que no podrá disminuir el monto total de la remuneración del trabajador siempre que cumpla una misma jornada de trabajo.

En la siguiente sesión, **la indicación número 31 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje Nº 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 31 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para sustituir el Artículo octavo transitorio por el siguiente:

“Artículo octavo transitorio.- La disminución de tarifas que se produzca como consecuencia de la entrega del subsidio que establece esta ley, en caso alguno significará una disminución en el monto total de la remuneración percibida por la misma jornada de trabajo por los trabajadores que se desempeñan como conductores. Para estos efectos, se entenderá que existe disminución, cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo a la existencia y entrega de los subsidios establecidos en esta ley. Con todo, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.”.

El Ministro, señor Cortázar, expresó que se agregó la frase “por la misma jornada de trabajo” entre las expresiones “remuneración percibida” y “por los trabajadores que se desempeñan como conductores.”.

- En votación, la indicación número 31 bis fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como

miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 32, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo noveno transitorio, nuevo:

“Artículo noveno transitorio: Para efectos de establecer una gradualidad en el cambio de los miembros del panel de expertos, los expertos nombrados por primera vez según el Artículo 16 de la presente Ley tendrán el plazo que a continuación se indica: uno de los expertos nombrado por primera vez por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, durará en su cargo seis años y el otro dos años. El tercer integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 20.129, durará cuatro años; en todos los casos, el plazo se contará desde que asuman sus cargos los tres miembros del primer panel de expertos, en conformidad a la presente ley y en la fecha que establezca el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. En dicha fecha deberá también estar designado el reemplazante del panel de expertos en conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16 de la presente ley.”.

- En votación, la indicación número 32 fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 33, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar el siguiente artículo décimo transitorio, nuevo:

“Artículo décimo transitorio.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de esta Ley, hasta el año 2014, el Panel de Expertos a que hace referencia dicho artículo, deberá determinar para el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del subsidio transitorio y el subsidio permanente señalados en los artículos tercero transitorio y 2° de esta Ley.”.

- En votación, la indicación número 33 fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 34, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar el siguiente artículo décimo primero transitorio, nuevo:

“Artículo décimo primero transitorio: El mecanismo de reajuste de tarifas contemplado para el sistema de Transportes de la ciudad de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo vigente a la fecha de publicación de esta ley, se suspenderá con la aplicación de ésta. Con todo, dicha suspensión en caso alguno comprende los mecanismos de reajustabilidad establecidos en el Artículo 14° de la presente Ley.”.

- En votación, la indicación número 34 fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

La indicación número 35, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para incorporar un nuevo artículo décimo segundo transitorio:

“Artículo décimo segundo transitorio.- Todas las licitaciones de uso de vías que se efectúen con posterioridad a la vigencia de la presente ley, deberán contemplar, a lo menos, por una vez lo señalado el artículo 3 de la ley 18.696 y sus modificaciones, en cuanto a que al menos uno de los estudios a que hace referencia dicho artículo deberá ser ejecutado por un organismo privado o Universidad reconocida por el Estado.”.

La Honorable Senadora señora Matthei consultó qué significa que deba cumplirse una vez lo señalado en el artículo 3° de la ley N° 18.696, y planteó que debiera aclararse la redacción.

La Directora del Programa de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Instituto Libertad y Desarrollo, señora Covarrubias, expresó entender que la ley N° 18.696 establece un sistema de resguardo ante los cambios de regulaciones por parte del Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones, y se dispone que todas las licitaciones de uso de vías deberán realizar al menos un estudio ejecutado por un organismo privado o universidad.

En la siguiente sesión, **la indicación número 35 fue retirada por el Ejecutivo mediante Mensaje N° 883-357.**

Posteriormente, se presentó la **indicación número 35 bis, de Su Excelencia el señor Vicepresidente de la República**, para incorporar el siguiente artículo décimo segundo transitorio, nuevo:

“Artículo décimo segundo transitorio.- Todas las licitaciones de uso de vías que se efectúen con posterioridad a la presente ley en aquellas vías que a la entrada en vigencia de esta ley hayan sido objeto de un proceso de licitación previo, deberán contemplar en el siguiente proceso de licitación lo señalado en el artículo 3 de la ley 18.696 y sus modificaciones, en cuanto a que al menos uno de los estudios a que hace referencia dicho artículo deberá ser ejecutado por un organismo privado o Universidad reconocida por el Estado.”.

- En votación, la indicación número 35 bis fue aprobada, con enmiendas, según se señalará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Matthei, como miembro de ambas Comisiones, y señores Cantero, Escalona, García, Girardi, como miembro de ambas Comisiones, y Pizarro, como miembro de ambas Comisiones.

- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 2 de mayo de 2008, señala, de modo textual, lo siguiente:

“1. El Proyecto de Ley sometido a vuestro conocimiento, establece que se creará un mecanismo de subsidio de cargo fiscal para compensar los pagos de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva, promoviendo, entre otros efectos, el uso del transporte público remunerado de pasajeros.

2. Por concepto de este subsidio contenido en el artículo 2° del Proyecto de Ley, el gasto total anual se estima en \$148.050.000 miles para el año 2008, y de \$197.400.000 miles para el 2009.

3. Mediante el artículo segundo transitorio, se crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de Santiago. El gasto durante el año 2009 no podrá superar el 40% del monto total del Fondo, lo que corresponde a \$76.140.000 miles. El mismo monto se considerará para

el Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad creado mediante el artículo tercero transitorio.

4. El mayor gasto que represente la aplicación de esta ley durante el año 2008 se financiará en la forma dispuesta en el artículo sexto transitorio, y se imputará a las partidas presupuestarias correspondientes.”.

Posteriormente, se presentó un segundo informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 28 de julio de 2009, que señala, de modo textual, lo siguiente:

“1. Las indicaciones propuestas modifican el monto del subsidio contenido en el artículo 2° del Proyecto de Ley, el que comenzará a aplicarse a partir del 2010 y cuyo monto anual estimado es de \$230.000.000 miles.

2. Asimismo, se introduce un Panel de Expertos cuyas funciones se indican en el artículo 14, el que estará compuesto por 3 miembros cuya remuneración mensual será de 30 UTM. El costo anual de este Panel se estima en \$39.616,56 miles a partir del 2010.

3. Por medio de estas indicaciones, en el inciso primero del artículo primero transitorio se autoriza al Fisco para sustituir en su calidad de deudor a la cuenta especial de reembolso en su obligaciones que ahí se indican, las que por concepto de capital ascienden a US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) y \$84.328.000 miles respectivamente, las que deberán ser canceladas antes del término del primer bimestre del 2010.

En caso que estas obligaciones se cancelen dentro del presente ejercicio presupuestario, se harán con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público

4. Adicionalmente, mediante el inciso segundo del artículo primero transitorio se faculta a la Presidenta de la República para condonar las obligaciones reembolsables emanadas de los artículos 2° y 11 de la Ley N°20.206 las que ascienden a \$197.600.000 miles en total.

5. En los artículos tercero y cuarto transitorio, mediante estas indicaciones, se actualizan el monto total, su distribución anual y el periodo de vigencia del Subsidio Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo y el Aporte Especial para el Transporte y Conectividad. El monto total de cada uno de estos subsidios es de \$549.598.307 miles en el periodo 2009 – 2014 y el gasto durante 2009 no podrá superar los \$156.684.425 miles en el primero y los \$34.349.894 miles en el segundo.

6. El mayor gasto durante el año 2009 que resulte de lo señalado en el punto anterior del presente documento se financiará en la

forma dispuesta en el artículo sexto transitorio, y se imputará a las partidas presupuestarias correspondientes.”.

En consecuencia, las normas de la iniciativa legal en informe no producirán desequilibrios macroeconómicos ni incidirán negativamente en la economía del país.

- - -

MODIFICACIONES

En conformidad con los acuerdos adoptados, vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen a honra proponeros que aprobéis el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1º

Reemplazar la frase, “pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”, por la siguiente: “menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 1)**

Artículo 2º

Modificarlo, de la siguiente forma:

Inciso primero

Reemplazar los guarismos “197.400.000” por “230.000.000”.

Sustituir después del primer punto seguido, la preposición “del” situada entre las palabras “variación” e “Índice” por la frase “que experimente el”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 2)**

Reemplazar, a continuación del segundo punto seguido la frase, “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.”, por la siguiente: “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. El monto anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio previsto en este literal, se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente. Para determinar el porcentaje del monto total que corresponde a cada región, se considerarán las tarifas de adultos y estudiantes, sus diferencias y el número de viajes de cada uno de ellos, tanto en las capitales regionales como en las demás zonas de la región que dispongan de dicha información. Cuando no se cuente con dicha información se podrán utilizar parámetros tales como los demográficos o, de información sobre el número de Tarjetas Nacionales Estudiantiles o del documento que la reemplace. 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 mayor por parte de los estudiantes, es significativamente menor al del resto del país.”.

(Unanimidad 9x0. Indicación número 2 bis)

Inciso segundo

2) Eliminarlo. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 2)**

Intercalar el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 2 ter)**

Inciso tercero

Reemplazar la frase “, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas.”, situada a continuación de la palabra “anterior”, por la siguiente: “. Asimismo, un decreto expedido por los Ministros señalados, bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República” establecerá, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de él, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 2)**

Inciso cuarto

2) Eliminarlo. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 2)**

Artículo 3º

Sustituirlo, por el siguiente:

“Artículo 3º.- La determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, en función de lo establecido en el artículo anterior, así como el mecanismo de transferencia del mismo, se sujetará a las reglas siguientes:

a) En la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, el monto del subsidio se transferirá en función de lo que el sistema de transportes requiera, de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los recursos para asegurar el financiamiento del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, serán transferidos por dicho Ministerio a las cuentas en las que se administran los recursos del sistema.

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 otorgada en virtud de la ley N° 18.696, el monto del subsidio será determinado con el fin de cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos, los que 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. En las zonas indicadas, los recursos correspondientes también podrán ser transferidos, cuando se incorpore 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, por los prestadores de servicio que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación. Con todo, sólo procederá la entrega del subsidio cuando la prestación de servicios bajo perímetro de exclusión o condiciones de operación, exista entre procesos de licitaciones o cuando el proceso de licitación fue previamente declarado desierto, según las condiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El subsidio podrá ser entregado también en condiciones similares según las características propias e información existente a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles, que otorguen tarifa liberada o rebajada para los estudiantes, en conformidad a la normativa vigente. La entrega de los recursos se efectuará a las empresas de ferrocarriles que incorporen el efecto del subsidio en las tarifas.

Sin perjuicio de las sanciones establecidas en las bases de licitación y los contratos respectivos, los concesionarios de vías y prestadores de servicio a que hacen referencia las letras a) y b) del presente artículo sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, por la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que se encuentran obligados, conforme a las citadas bases y contratos. El monto del subsidio que eventualmente dejen de percibir los concesionarios o prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público. La efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios por parte de los concesionarios o prestadores de servicios, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma previa a la transferencia de recursos que corresponda efectuar y en conformidad a los parámetros que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones determine a través de una o más resoluciones.”.

(Unanimidad 9x0. Indicación número 3)

Artículo 4º

Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, la determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, se sujetará a las reglas que en este artículo se expresan:

a) Respecto de los propietarios de buses, minibuses y trolebuses, de transporte público remunerado de pasajeros, sea éste urbano o rural, que cuenten con inscripción vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros al momento que establezca el reglamento, el monto y la transferencia del subsidio será determinado mediante la fórmula y el procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. La entrega de este subsidio tendrá por objeto compensar, total o parcialmente, las reducciones de tarifas para estudiantes. Sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, los propietarios señalados en este literal, que incorporen los efectos del subsidio en las tarifas.

b) 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 3º de la ley N° 18.020.

ii) Beneficiarios de los artículos 2º y 4º 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 1º de la ley N° 18.987.

iii) Igualmente tendrán derecho al subsidio contemplado en la presente letra b) las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social “Chile Solidario”.

Cada beneficiario tendrá derecho sólo a un subsidio, aun cuando esté acogido a más de uno de los beneficios señalados en las letras i), ii) y iii) anteriores, aplicándose la sanción prevista en el inciso final del artículo 8° de la presente ley a quien infrinja lo dispuesto en este inciso.

Este subsidio sólo se aplicará en aquellas zonas en que existan los medios, procedimientos y/o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas del transporte público. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución, será quién determine dichas zonas.

Mediante uno o más reglamentos expedidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que deberán ser además suscritos por el Ministro de Hacienda, se determinará la fórmula de cálculo del subsidio y se establecerán los procedimientos para su entrega, incluyendo el plazo para solicitarlo, el que no podrá ser inferior a treinta días.

Este subsidio será pagado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tal efecto podrá requerir a instituciones públicas los datos y la información en que conste a quienes corresponde la entrega de este subsidio y podrá celebrar convenios con organismos públicos y privados para realizar tareas de apoyo en la tramitación e información respecto del subsidio a que se refiere el presente artículo.

Con todo, las controversias que se susciten con ocasión de la calificación de las calidades establecidas en los literales (i), (ii) o (iii), que determinan la procedencia del beneficio considerado en la letra b) del presente artículo, serán resueltas por los organismos encargados de proporcionar dicha información.

El beneficio considerado en la letra b) del presente artículo no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no será imponible ni tributable y no estará afecto a descuento alguno.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 4 bis)**

Artículo 5°

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 5°.- Sobre la base del límite a que se refiere el artículo segundo y una vez descontados los montos a que se refieren los artículos tercero y cuarto de la presente ley, el subsidio restante, podrá destinarse, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a:

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 por parte de los estudiantes del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país, y otros programas que favorezcan el transporte público.

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 Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

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

b) Una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, desde el cual se incorporarán, a petición de los respectivos intendentes, a los presupuestos de los Gobiernos Regionales.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, tomando en cuenta su impacto y, o rentabilidad social, 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, terminales de pasajeros, terminales de locomoción colectiva o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

iii) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia que dichas inversiones representan para la región.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 5 bis)**

Artículo 6°

Intercalar entre la palabra “Especial” y la preposición “de” el término “Mixta”, sustituir la expresión “segundo” por “2º” y entre las frases “presente ley,” y “sin perjuicio”, la expresión, “a partir de la

fecha de inicio de pago del subsidio;”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 5 bis)**

Artículo 7º

Eliminarlo. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 7)**

Artículo 8º

Pasa a ser artículo 7º sin otra enmienda.

Artículo 9º

Reemplazar el artículo 9º, que pasa a ser artículo 8º, por el siguiente:

“Artículo 8º.- Las personas que perciban indebidamente los recursos provenientes del subsidio a que se refiere la presente ley, con excepción de las señaladas en la letra b) del artículo 4º, podrán ser objeto de la aplicación, por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo o del Subsecretario de Transportes, según corresponda, de las sanciones que a continuación se señalan:

a) Amonestación por escrito.

b) Suspensión parcial o total del subsidio. La suspensión parcial podrá implicar una disminución en la entrega del subsidio de hasta un 80% del monto asignado.

c) Cancelación de la inscripción del vehículo o del servicio.

d) Caducidad de la concesión, en su caso.

Para estos efectos, será indebida la percepción que se realice ocultando u omitiendo datos, o aportando datos falsos.

Adicionalmente a las sanciones indicadas, podrá aplicarse una multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.).

En la fijación del monto de la multa deberá considerarse el número de buses, de la siguiente forma:

i) Si el subsidio se entrega al propietario del bus, la multa no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

ii) Si el subsidio se entrega al prestador del servicio o concesionario, la multa se aplicará en relación al número de buses que preste el servicio:

- Entre 1 y 5 buses, no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

- Entre 6 y 49 buses, no podrá ser inferior a 10 UTM ni superior a 100 UTM.

- Entre 50 y más buses, no podrá ser inferior a 100 UTM ni exceder de 1.000 UTM.

Lo anterior, es sin perjuicio de la facultad de la autoridad de ponderar los antecedentes del proceso sancionatorio correspondiente y evaluar la aplicación de una multa inferior, en conformidad a lo establecido en el artículo 9° de la presente ley.

Las sanciones establecidas en las letras c) y d) precedentes, sólo podrán aplicarse cuando la infracción a que se refiere el inciso primero sea reiterada. Para estos efectos, se entenderá que la infracción es reiterada cuando, en un mismo año calendario, se repite dos veces o más.

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

Los beneficiarios del subsidio a que se refiere el literal b) del artículo 4° de la presente ley, que perciban indebidamente el subsidio respectivo, serán sancionados a través de la vía administrativa y penal, según corresponda. Además, el infractor deberá restituir las sumas indebidamente percibidas, reajustadas de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas, entre el mes anterior a aquel en que se percibió y el que antecede a su restitución.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 8 bis)**

Artículo 10

Realizar las siguientes modificaciones al artículo 10, que pasa a ser artículo 9°:

Reemplazar en el inciso primero, la frase “la correspondiente sanción” por “las sanciones establecidas”.

Agregar en la letra c), a continuación de la palabra “anterior”, la frase “del infractor”

Suprimir la letra d. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 9)**

Artículo 11

Sustituir, en el inciso tercero del artículo 11, que pasa a ser 10, la oración “aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda.” por la siguiente: “aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 9 bis)**

Artículo 12

Reemplazar el inciso tercero del artículo 12, que pasa a ser 11, por el siguiente:

“En lo no previsto por este artículo, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880. Lo anterior, es sin perjuicio de las acciones judiciales que corresponda.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 10 bis)**

Artículo 13

Pasa a ser artículo 12 sin otra enmienda.

Artículo 14

Reemplazar el artículo 14, que pasa a ser artículo 13, por el siguiente:

“Artículo 13.- Créase en la Planta de Personal de la Subsecretaría de Transportes, establecida en la Ley N° 19.254, un cargo de Jefe de División, grado 2° de la Escala Única de Sueldos.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 11)**

Artículo 14, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 14, nuevo:

“Artículo 14.- Créase un Panel de Expertos, en adelante “el Panel”, que tendrá las siguientes funciones:

a) Determinar mensualmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros.

b) Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología a que se refiere el literal anterior. Cualquier modificación a dicha metodología, deberá contar con el informe favorable de este Panel.

c) Determinar para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas que permita anualmente financiar el sistema dado el monto del subsidio a que se refiere la letra a) del artículo 3°.

d) Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, de haberlos, propuestos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e informar si ellas se ajustan a los criterios definidos en la ley.

e) Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las que no necesariamente deben circunscribirse a materias de transporte relacionadas con la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se le asignan al Panel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tendrá la obligación de presentar a éste todos los antecedentes y proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. A su vez, estará obligado a informar al Panel de cualquier evento, cambio de contrato, cambio de precios o parámetros que afectan los egresos o ingresos del sistema de transporte público, así como proporcionar toda la información solicitada por el Panel.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 13)**

Artículo 15

Eliminarlo. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 14)**

Artículo 15, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 15, nuevo:

“Artículo 15.- Cada vez que el Panel proponga un determinado nivel de tarifas, deberá informarlo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que este último pueda formular sus observaciones dentro del plazo de 10 días hábiles siguientes. Una vez recibidas estas observaciones el Panel emitirá una resolución definitiva respecto del nivel de tarifas, la cual será vinculante para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El nuevo nivel de tarifas deberá ser informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a lo menos 30 días antes de su aplicación, lo cual deberá ser sancionado por resolución del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y deberá ser implementado por el Administrador Financiero de Transantiago S.A., en el plazo indicado.

Los aumentos o disminuciones de tarifas que determine el Panel deberán expresarse como un cambio porcentual de todas las tarifas adultas vigentes, para luego determinar cada tarifa individual según el múltiplo de 10 pesos más cercano. Las tarifas de los pasajes escolares y estudiantiles se determinarán según la normativa vigente.

Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas, por sobre los reajustes por variaciones de costos según se indica en la letra a) del Artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% en cada mes. Mientras esté vigente el subsidio a que se refiere el Artículo Tercero Transitorio de la presente ley, el Panel no podrá determinar una reducción en el nivel general de tarifas.

Sin perjuicio de las atribuciones del Panel de Expertos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá modificar la estructura tarifaria fundamentadamente, siempre que la modificación no reduzca los ingresos totales del sistema de transporte público. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones también podrá realizar aumentos extraordinarios de tarifas, los que, en ningún caso tendrán un límite de monto ni de fecha para su aplicación.

El Panel deberá tomar en cuenta los aumentos extraordinarios de tarifas así como los cambios en la estructura de tarifas dictaminados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al realizar su análisis para determinar los niveles tarifarios con posterioridad a estos cambios.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 15)**

Artículo 16, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 16, nuevo:

“Artículo 16.- El Panel de Expertos estará conformado por tres integrantes, que durarán seis años en sus cargos y serán nombrados de la siguiente forma:

a) Dos de ellos serán nombrados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, cada uno a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, con el voto favorable de cuatro quintos de sus miembros.

b) Un integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá rechazar por una vez cada terna.

Para desempeñarse como miembro del Panel, se requerirá cumplir con los siguientes requisitos:

i) Estar en posesión de un título profesional de una carrera de, a lo menos, diez semestres de duración, otorgado por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, en el área de la administración, de la gestión, de la ingeniería, de la economía, de las finanzas o jurídica, o de un título de nivel equivalente en dichas áreas otorgado por una universidad extranjera, y acreditar una experiencia profesional de a lo menos cinco años.

ii) No haber sido condenado ni encontrarse acusado por delito que merezca pena aflictiva y/o de inhabilitación perpetua para desempeñar cargos u oficios públicos, por delitos tributarios o por los contemplados en la ley N° 18.045.

iii) No haber sido declarado en quiebra ni haber sido administrador o representante legal de personas condenadas por los delitos de quiebra culpable o fraudulenta establecidos en la Ley de Quiebras.

En caso de ausencia o impedimento de alguno de los miembros titulares, señalados anteriormente, integrará el Panel un reemplazante por el sólo ministerio de la ley. Para lo anterior, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, designará dos reemplazantes uno de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal a), y otro de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal b), los que actuarán en calidad de suplentes cuando falte algunos de los titulares designados, respectivamente en los literales a) o b).". **(Unanimidad 9x0. Indicación número 16 bis)**

Artículo 17, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 17, nuevo:

"Artículo 17.- Serán causales de cesación en el cargo las que se pasan a señalar:

a) Expiración del plazo por el que fue designado;

b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;

c) Incapacidad legal sobreviniente;

d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad,

y

e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:

i) Inasistencia injustificada a dos sesiones consecutivas o a cuatro sesiones en un semestre calendario. Con el acuerdo de dos miembros del Panel, un experto podrá solicitar una autorización de inasistencia por un período mayor al señalado en esta letra, en cuyo caso deberá ser reemplazado.

ii) No guardar la debida reserva respecto de la información recibida en el ejercicio de su cargo que no haya sido divulgada oficialmente.

Si cesare en el cargo un miembro del Panel, asumirá como titular la persona designada en conformidad al inciso final del artículo precedente, y durará en el cargo, por el tiempo que falte para completar el período del reemplazado. En este caso, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones nombrará otro reemplazante, según corresponda en conformidad a los literales a) o b) del artículo anterior.

En caso de ausencia transitoria de un miembro titular, será reemplazado por quien corresponda de acuerdo a su forma de nombramiento.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 17 bis)**

Artículo 18, nuevo

Introducir el siguiente artículo 18, nuevo:

“Artículo 18.- Los integrantes del Panel percibirán una dieta mensual equivalente a 30 Unidades Tributarias Mensuales. En el caso que corresponda contar con un reemplazante, éste recibirá una dieta proporcional al período en que ejerza sus funciones.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 18)**

Artículo 19, nuevo

Agregar el siguiente artículo 19, nuevo:

“Artículo 19.- El Panel se reunirá periódicamente, al menos una vez al mes.

La Subsecretaría de Transportes otorgará la asistencia administrativa para el funcionamiento del Panel.

Para cumplir sus obligaciones, el Panel podrá encomendar estudios y contratar asesores, que serán financiados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a un presupuesto aprobado anualmente para este fin.

El funcionamiento del Panel, así como el procedimiento para la toma de decisiones dentro de éste, será determinado en un reglamento que será aprobado por decreto supremo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, expedido bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. La dictación de dicho decreto deberá contemplar un proceso de consulta previo a los miembros del Panel.

De las deliberaciones y acuerdos del Panel, se dejará constancia en libros de actas respectivos y en las resoluciones que emitan. Las decisiones del Panel se tomarán con la aprobación de al menos dos de sus miembros.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 19)**

Artículo 20, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 20, nuevo:

“Artículo 20.- Las obras de transporte público a ejecutar deberán estar contempladas en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (PMITP). El PMITP será aprobado por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Planificación, Transportes y Telecomunicaciones y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas que cuentan con PMITP. Éste Plan, tendrá una vigencia de 5 años y podrá ser actualizado o renovado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Su estado de avance será revisado anualmente por los citados Ministros. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del plan.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el marco del referido Plan, podrá encomendar, a los organismos técnicos del Estado, la ejecución de las obras contenidas en él. El financiamiento de estas obras provendrá del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley N° 18.091.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 20)**

Artículo 21, nuevo

Agregar el siguiente artículo 21, nuevo:

“Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, en conformidad a lo que establezca el Plan Maestro, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores. Se entenderá 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.”. **(Unanimidad 7x0. Indicación número 21)**

Artículo 22, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 22, nuevo:

“Artículo 22.- Modifícase la ley N° 18.696 en el siguiente sentido:

a) Efectúanse los siguientes cambios al artículo 3°:

a.1) Elimínase el inciso tercero, pasando el actual inciso cuarto a ser tercero.

a.2) Incorpóranse los siguientes incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo, nuevos, cambiando la numeración de los incisos siguientes, en forma correlativa:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación en los casos de congestión de vías o de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, deberá también requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo técnico, de reconocida trayectoria en el ámbito de la planificación vial y en la elaboración y diseño de sistemas de transportes y diseño de negocios. Los mencionados estudios podrán ser ejecutados por organismos técnicos vinculados a una universidad reconocida por el Estado, o una entidad pública o privada. Dichos estudios deberán pronunciarse sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado de distintas alternativas de licitación con respecto a la situación base. Teniendo a la vista los resultados del o los estudios, se elaborarán las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, en caso de que estos últimos se contemplen en el respectivo proceso.

Los mismos estudios serán requeridos en caso de una licitación de uso de vías en una zona previamente licitada. Sin perjuicio de lo anterior, cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones disponga una licitación de uso de vías en una zona previamente no licitada, al menos uno de los estudios a que hace referencia el inciso anterior deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado. Lo mismo será requerido en el caso de una nueva licitación de uso de vías propuesta en una zona previamente licitada o que opera bajo perímetro de exclusión entre licitaciones, cuando las condiciones esenciales de licitación y operación de uso de vías propuesto difiere significativamente del existente.

Las bases de estas licitaciones deberán contemplar, entre los factores que serán evaluados, criterios económicos y ambientales previamente determinados, según las diversas alternativas y modalidades de transporte. Entre dichos criterios se considerarán especialmente, debidamente ponderados para la resolución de las mencionadas licitaciones, los factores ambientales relativos a ruido, gases contaminantes, orden en la circulación de vehículos y valoración urbana.

Realizados los estudios y entregados los informes a que se refieren los incisos anteriores, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá abrir un proceso de consulta público, abierto a toda la ciudadanía en el cual se expondrá el contenido esencial de las bases de licitación, durante un período de 45 días. Toda la información relevante que sirvió de base para el trabajo realizado, deberá estar disponible en el sitio electrónico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

a.3) Sustitúyese en el actual inciso sexto, que pasó a ser noveno, la frase “también podrá contratar directamente”, que precede al segundo punto seguido (.), por la siguiente: “también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años, sin renovación, y siempre que dicho término no exceda el plazo original de la concesión”.

a.4) Agrégase al actual inciso décimo octavo, que pasó a ser vigésimo primero, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasó a ser punto seguido (.), el siguiente párrafo:

“En el caso de vehículos que presten servicios en virtud de un proceso de licitación de uso de vías, dicha facultad deberá establecerse expresamente en las respectivas bases de licitación, o en caso contrario deberá establecerse una compensación a los concesionarios que permita mantener el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión.”.

a.5) Reemplázase en el actual inciso vigésimo, que pasó a ser inciso vigésimo tercero, la frase “decimoctavo” por, “vigésimo primero”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 22)**

b) Agrégase el siguiente artículo 3° bis, nuevo:

“Artículo 3° bis.- De los postulantes

A las licitaciones públicas de uso de vías para prestar servicios de transporte público mayor, podrán presentarse personas jurídicas. En las licitaciones de servicios con otros tipos de vehículos podrán presentarse personas naturales, que cumplan los requisitos y exigencias que establezcan las respectivas bases de licitación. Para participar en el proceso, será necesario garantizar la seriedad de la propuesta en la forma, monto y condiciones que establezcan las bases de licitación, salvo en el caso de servicios individuales de servicios de pasajeros.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 22 bis)**

c) Agrégase un nuevo artículo 3° ter:

“Artículo 3° ter.- De las Bases de Licitación

La licitación deberá realizarse sobre bases definidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en ellas se incluirán los servicios de transporte que deban prestarse y podrán incluirse servicios complementarios, si se estima pertinente. Las Bases de licitación de vías, cuando la prestación del servicio se realice en buses de transporte público

deberán contemplar, al menos, la forma en que deberán realizarse las postulaciones, el procedimiento de evaluación de las mismas y los requisitos técnicos que deberán cumplirse, pudiendo considerar entre ellos las frecuencias que deberán cumplirse, las vías en que operarán los servicios, el régimen tarifario, la flota requerida, las instalaciones fijas y otros elementos que, en su caso, resulten necesarios para la prestación de los servicios.

Las condiciones señaladas, podrán establecerse con carácter de requisitos mínimos, permitiendo que las empresas que participan en la licitación, dentro de los límites establecidos en las Bases de Licitación o la normativa aplicable, en su caso, puedan formular ofertas que incluyan precisiones o complementos de las condiciones de la licitación respectiva.”.

d) Incorpórase el siguiente artículo 3° quater, nuevo:

“Artículo 3° quater.- De la evaluación

La licitación pública se decidirá evaluando las ofertas técnicamente aceptables, atendido el criterio principal de que se asegure la selección de aquellas empresas más eficientes, que ofrezcan al menor costo la calidad de servicio especificada en las bases.

Como criterios complementarios se podrán considerar uno o más de los siguientes factores:

i) Plazo de concesión.

ii) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado, en el caso de que éste entregue bienes o derechos para ser utilizados en la concesión.

iii) Puntaje obtenido en la calificación técnica.

iv) Flota ofertada.

La determinación de estos factores y su forma de aplicación será establecida en las respectivas Bases de licitación, sin perjuicio de que éstas podrán establecer otros factores adicionales o una combinación de ellos, atendida las características del proceso de licitación respectivo.”.

e) Agrégase un nuevo artículo 3° quinquies:

“Artículo 3° quinquies.- De la garantía de fiel cumplimiento

El concesionario deberá constituir la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma, monto y oportunidad establecida en las Bases de Licitación.”.

f) Incorpórase el siguiente artículo 3° sexsies, nuevo:

“Artículo 3° sexsies.- De Los Bienes Afectos a la Concesión

Las Bases de Licitación y los contratos de concesión, podrán considerar, si se estima pertinente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los bienes y derechos afectos a la concesión, los cuales al término de la concesión, deberán ser transferidos a quien le suceda en la respectiva concesión.

Para determinar la continuidad de los vehículos e infraestructura adscrita a la concesión se observará el procedimiento establecido en las respectivas Bases de Licitación y en los contratos respectivos.”.

g) Agrégase al final del inciso primero del artículo 4°, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasará ser coma (,), lo siguiente, “al oferente que ofrezca el menor precio por los servicios para la tecnología y calidad técnica especificada en las bases de licitación.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 22)**

Artículo 23, nuevo

Incorporar el siguiente artículo 23, nuevo:

“Artículo 23.- Las propuestas de los reglamentos a que se refieren los artículos 3° letra b); 4° letra a) y letra b), inciso cuarto; 5° letra a), inciso segundo; y Cuarto Transitorio letra a), inciso tercero; en forma previa a su dictación serán informados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de su sitio electrónico, durante un período de 15 días, a fin de que los interesados puedan hacer llegar sus opiniones, las que no tendrán carácter vinculante.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 22 ter)**

- - -

Disposiciones Transitorias

Artículo Primero Transitorio, nuevo

Incorporar el siguiente artículo primero transitorio nuevo, modificando la numeración de los artículos siguientes en forma correlativa:

“Artículo Primero Transitorio.- Autorízase al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el Banco Interamericano de Desarrollo y con el Banco del Estado de Chile, que constan

en el contrato de préstamo número 1978/OC-CH suscrito entre la Cuenta Especial de Reembolso, el Administrador Financiero de Transantiago S. A. y el Banco Interamericano de Desarrollo, y en el contrato suscrito el 03 de enero del 2008, modificado el 28 de mayo del mismo año, entre la Cuenta Especial de Reembolso y el Banco del Estado de Chile, respectivamente, facultándolo para pagar los montos adeudados por dichos contratos, incluidos intereses pendientes, a contar de la fecha de total tramitación de la autorización respectiva y, en todo caso, antes del término del primer bimestre del año 2010, con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público. Con todo, el monto máximo de estas nuevas obligaciones no podrán exceder de US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), por concepto de capital, en el primer caso, y de 4.265.892 Unidades de Fomento, en el segundo. La autorización a que se refiere este inciso se materializará mediante uno o más Decretos Supremos expedidos a través del Ministerio de Hacienda.

Una vez extinguidas las obligaciones a que se refiere el inciso anterior, mediante igual procedimiento y dentro del mismo plazo, el Presidente de la República podrá condonar las obligaciones de reembolso originadas en aplicación de los artículos 2° y 11 de la Ley N° 20.206.

Copia de estos decretos serán enviadas a las Comisiones de Hacienda del Senado y la Cámara de Diputados, dentro de los quince días siguientes al de su total tramitación.”. **(Mayoría de votos, cinco a favor, uno en contra y tres abstenciones. Indicación número 23)**

Artículo Primero Transitorio

Reemplazar el Artículo Primero Transitorio, que pasa a ser Segundo Transitorio, por el siguiente:

“Artículo Segundo Transitorio.- Para aquellas zonas referidas en la letra b) del artículo 3° de la presente ley, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los concesionarios y 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 adecuaciones que se realicen a las tarifas, considerarán como base las tarifas reales cobradas a los usuarios de transporte público y no los máximos establecidos contractualmente. Adicionalmente, las adecuaciones de tarifas deberán considerar el ajuste del porcentaje de la tarifa a estudiantes. La forma en que será calculada la adecuación de tarifa será establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 3°, letra b), de esta ley. 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) de esta ley.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones deberá contar con la asesoría del Panel de Expertos a que se refiere el artículo 14 de esta ley, a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la negociación a que se refieren los incisos primero y segundo del presente artículo.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 24)**

Artículo Segundo Transitorio

Reemplazar el Artículo Segundo Transitorio, que pasa a ser Tercero Transitorio, por el siguiente:

“Artículo Tercero Transitorio.- Créase, hasta el año 2014, un Subsidio Transitorio, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley, para el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo. Los recursos correspondientes a este subsidio serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin otro trámite o requisito más que la aprobación de las transferencias correspondientes, una vez publicada ésta en el Diario Oficial. Con todo, podrá aplicarse a este subsidio lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley.

El monto acumulado de este Subsidio para el período 2009 al 2014 no podrá exceder de \$ 549.598.307 miles. Los montos a incluir cada año en la Ley de Presupuestos serán de \$ 156.684.425 miles para el año 2009, \$ 216.988.275 miles para el año 2010, \$ 133.348.582 miles para el 2011, \$ 29.640.588 miles para el 2012, \$ 9.282.546 miles para el 2013 y \$ 3.653.891 miles para el 2014. Estos montos, se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.”.

Artículo Tercero Transitorio

Sustituir el Artículo Tercero Transitorio, que pasa a ser Cuarto Transitorio, por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Otórgase a los Gobiernos Regionales hasta el año 2014 un aporte especial para el Transporte y Conectividad por un monto equivalente al monto acumulado señalado en el inciso segundo del artículo anterior. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para el año 2009 será de \$34.349.892 miles y para los años 2010 al 2014 será de \$103.049.683 miles cada año. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.

Los recursos a que se refiere este artículo se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en 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 artículo 76 de la referida ley sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

A solicitud de los Gobiernos Regionales, los montos que les correspondan en cada año podrán utilizarlos durante todo el periodo e incluso con posterioridad al año 2014 y hasta su total extinción.

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

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 chatarrización señalada en el inciso anterior 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 e Interior, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, 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.

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, terminales de pasajeros o de locomoción colectiva y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

d) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región.

Los desembolsos del Programa se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 26 bis)**

Artículo Cuarto Transitorio

Eliminarlo. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 27)**

Artículo Quinto Transitorio

Reemplazar la frase “proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos”, por “, en su caso, proporcionarán, de la misma forma indicada en el artículo 6º de la presente ley, a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 28)**

Artículo Sexto Transitorio

Modificarlo en el siguiente sentido:

Reemplazar la expresión “2008” por “2009”.

Incorporar a continuación de la frase “la presente ley”, la frase: “desde su publicación”.

Sustituir el guarismo “20.232” por “20.314”.

Suprimir la frase “de rentas de inversiones en activos financieros”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 29)**

Artículo Séptimo Transitorio

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo Séptimo Transitorio.- Autorízase al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, por única vez, el beneficio establecido en el artículo 4º letra b) de la presente ley, se sustituya por un bono a ser entregado en forma directa y en conformidad a lo que establezcan los reglamentos a que se refieren los artículos 2º y 4º letra b) de esta ley y sólo después de haber concluido, para la mayoría de las ciudades con licitación a la fecha de publicación de esta ley, el proceso de negociación a que se refiere el Artículo Segundo Transitorio. Para efecto del pago y resolución de controversias se estará a lo dispuesto en el artículo 4º letra b) de esta ley.

Tratándose del personal de las instituciones públicas centralizadas y descentralizadas, con excepción de aquellas a que se refiere el inciso cuarto del artículo 32 del decreto con fuerza de ley N°150, de

1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que tengan derecho al subsidio referido en el presente artículo, el pago se realizará conjuntamente con la remuneración correspondiente.

De constatare infracciones al presente artículo, se aplicarán las sanciones que dispone el inciso final del artículo 8° de la presente ley.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 30)**

Artículo Octavo Transitorio

Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo Octavo Transitorio.- La disminución de tarifas que se produzca como consecuencia de la entrega del subsidio que establece esta ley, en caso alguno significará una disminución en el monto total de la remuneración percibida por la misma jornada de trabajo por los trabajadores que se desempeñan como conductores. Para estos efectos, se entenderá que existe disminución, cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo a la existencia y entrega de los subsidios establecidos en esta ley. Con todo, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 31 bis)**

Artículo Noveno Transitorio, nuevo

Introducir el siguiente Artículo Noveno Transitorio, nuevo:

“Artículo Noveno Transitorio: Para efectos de establecer una gradualidad en el cambio de los miembros del Panel de Expertos, los expertos nombrados por primera vez según el Artículo 16 de la presente ley tendrán el plazo que a continuación se indica: uno de los expertos nombrado por primera vez por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, durará en su cargo seis años y el otro dos años. El tercer integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129, durará cuatro años; en todos los casos, el plazo se contará desde que asuman sus cargos los tres miembros del primer Panel de Expertos, en conformidad a la presente ley y en la fecha que establezca el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. En dicha fecha deberán también estar designados los reemplazantes del Panel de Expertos en conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16 de la presente ley.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 32)**

Artículo Décimo Transitorio, nuevo

Incorporar el siguiente Artículo Décimo Transitorio, nuevo:

“Artículo Décimo Transitorio.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de esta ley, hasta el año 2014, el Panel de Expertos a que hace referencia dicho artículo, deberá determinar para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del subsidio transitorio y el subsidio permanente señalados en los artículos Tercero Transitorio y 2° de esta ley.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 33)**

Artículo Décimo Primero Transitorio, nuevo

Agregar el siguiente Artículo Décimo Primero Transitorio, nuevo:

“Artículo Décimo Primero Transitorio: El mecanismo de reajuste de tarifas contemplado para el sistema de Transportes de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo vigente a la fecha de publicación de esta ley, se suspenderá con la aplicación de ésta. Con todo, dicha suspensión en caso alguno comprende los mecanismos de reajustabilidad establecidos en el Artículo 14 de la presente ley.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 34)**

Artículo Décimo Segundo Transitorio, nuevo

Incorporar el siguiente Artículo Décimo Segundo Transitorio, nuevo:

“Artículo Décimo Segundo Transitorio.- Todas las licitaciones de uso de vías que se efectúen con posterioridad a la presente ley en aquellas vías que a la entrada en vigencia de esta ley hayan sido objeto de un proceso de licitación previo, deberán contemplar en el siguiente proceso de licitación lo señalado en el artículo 3° de la ley 18.696 y sus modificaciones, en cuanto a que al menos uno de los estudios a que hace referencia dicho artículo deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado.”. **(Unanimidad 9x0. Indicación número 35 bis)**

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

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 **menores pagos que realizan los estudiantes en 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 **\$230.000.000** 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. El monto anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio previsto en este literal, se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente. Para determinar el porcentaje del monto total que corresponde a cada región, se considerarán las tarifas de adultos y estudiantes, sus diferencias y el número de viajes de cada uno de ellos, tanto en las capitales regionales como en las demás zonas de la región que dispongan de dicha información. Cuando no se cuente con dicha información se podrán utilizar parámetros tales como los demográficos o de información sobre el número de Tarjetas Nacionales Estudiantiles o del documento que la reemplace. 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 mayor por parte de los estudiantes, es significativamente menor al del resto del país.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses.

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. **Asimismo, un decreto expedido por los Ministros señalados, bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República” establecerá, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de él, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley.**

Artículo 3°.- La determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, en función de lo establecido en el artículo anterior, así como el mecanismo de transferencia del mismo, se sujetará a las reglas siguientes:

a) En la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, el monto del subsidio se transferirá en función de lo que el sistema de transportes requiera, de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los recursos para asegurar el financiamiento del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, serán transferidos por dicho Ministerio a las cuentas en las que se administran los recursos del sistema.

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 otorgada en virtud de la ley N° 18.696, el monto del subsidio será determinado con el fin de cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos, los que 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. En las zonas indicadas, los recursos correspondientes también podrán ser transferidos, cuando se incorpore 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, por los prestadores de servicio que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación. Con todo, sólo procederá la entrega del subsidio cuando la prestación de servicios bajo perímetro de exclusión o condiciones de operación, exista entre procesos de licitaciones o cuando el proceso de licitación fue previamente declarado desierto, según las condiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El subsidio podrá ser entregado también en condiciones similares según las características propias e información existente a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles, que otorguen tarifa liberada o rebajada para los estudiantes, en conformidad a la normativa vigente. La entrega de los recursos se efectuará a las empresas de ferrocarriles que incorporen el efecto del subsidio en las tarifas.

Sin perjuicio de las sanciones establecidas en las bases de licitación y los contratos respectivos, los concesionarios de vías y prestadores de servicio a que hacen referencia las letras a) y b) del presente artículo sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, por la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que se encuentran obligados, conforme a las citadas bases y contratos. El monto del subsidio que eventualmente dejen de percibir los concesionarios o prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público. La efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios por parte de los concesionarios o prestadores de servicios, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma previa a la transferencia de recursos que corresponda efectuar y en conformidad a los parámetros que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones determine a través de una o más resoluciones.

Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3º, la determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a continuación, se sujetará a las reglas que en este artículo se expresan:

a) Respecto de los propietarios de buses, minibuses y trolebuses, de transporte público remunerado de pasajeros, sea éste urbano o rural, que cuenten con inscripción vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros al momento que establezca el reglamento, el monto y la transferencia del subsidio será determinado mediante la fórmula y el procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. La entrega de este subsidio tendrá por objeto compensar, total o parcialmente, las reducciones de tarifas para estudiantes. Sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, los propietarios señalados en este literal, que incorporen los efectos del subsidio en las tarifas.

b) 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 contemplado en la presente letra b) las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social "Chile Solidario".

Cada beneficiario tendrá derecho sólo a un subsidio, aun cuando esté acogido a más de uno de los beneficios señalados en las letras i), ii) y iii) anteriores, aplicándose la sanción prevista en el inciso final del artículo 8° de la presente ley a quien infrinja lo dispuesto en este inciso.

Este subsidio sólo se aplicará en aquellas zonas en que existan los medios, procedimientos y/o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas del transporte público. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución, será quién determine dichas zonas.

Mediante uno o más reglamentos expedidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que deberán ser además suscritos por el Ministro de Hacienda, se determinará la fórmula de cálculo del subsidio y se establecerán los procedimientos para su entrega, incluyendo el plazo para solicitarlo, el que no podrá ser inferior a treinta días.

Este subsidio será pagado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tal efecto podrá requerir a instituciones públicas los datos y la información en que conste a quienes corresponde la entrega de este subsidio y podrá celebrar convenios con organismos públicos y privados para realizar tareas de apoyo en la tramitación e información respecto del subsidio a que se refiere el presente artículo.

Con todo, las controversias que se susciten con ocasión de la calificación de las calidades establecidas en los literales (i), (ii) o (iii), que determinan la procedencia del beneficio considerado en la letra b) del presente artículo, serán resueltas por los organismos encargados de proporcionar dicha información.

El beneficio considerado en la letra b) del presente artículo no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no será imponible ni tributable y no estará afecto a descuento alguno.

Artículo 5°.- Sobre la base del límite a que se refiere el artículo segundo y una vez descontados los montos a que se refieren los artículos tercero y cuarto de la presente ley, el subsidio restante, podrá destinarse, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a:

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 por parte de los estudiantes del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país, y otros programas que favorezcan el transporte público.

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 Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

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

b) Una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, desde el cual se incorporarán, a petición de los respectivos intendentes, a los presupuestos de los Gobiernos Regionales.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, tomando en cuenta su impacto y, o rentabilidad social, 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, terminales de pasajeros, terminales de locomoción colectiva o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

iii) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia que dichas inversiones representan para la región.

Artículo 6°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial **Mixta** de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo 2° de la presente ley, **a partir de la fecha de inicio de pago del subsidio**, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo 7°.- 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 8°.- Las personas que perciban indebidamente los recursos provenientes del subsidio a que se refiere la presente ley, con excepción de las señaladas en la letra b) del artículo 4°, podrán ser objeto de la aplicación, por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo o del Subsecretario de Transportes, según corresponda, de las sanciones que a continuación se señalan:

a) Amonestación por escrito.

b) Suspensión parcial o total del subsidio. La suspensión parcial podrá implicar una disminución en la entrega del subsidio de hasta un 80% del monto asignado.

c) Cancelación de la inscripción del vehículo o del servicio.

d) Caducidad de la concesión, en su caso.

Para estos efectos, será indebida la percepción que se realice ocultando u omitiendo datos, o aportando datos falsos.

Adicionalmente a las sanciones indicadas, podrá aplicarse una multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.).

En la fijación del monto de la multa deberá considerarse el número de buses, de la siguiente forma:

i) Si el subsidio se entrega al propietario del bus, la multa no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

ii) Si el subsidio se entrega al prestador del servicio o concesionario, la multa se aplicará en relación al número de buses que preste el servicio:

- Entre 1 y 5 buses, no podrá ser inferior a 5 UTM ni superior a 10 UTM.

- Entre 6 y 49 buses, no podrá ser inferior a 10 UTM ni superior a 100 UTM.

- Entre 50 y más buses, no podrá ser inferior a 100 UTM ni exceder de 1.000 UTM.

Lo anterior, es sin perjuicio de la facultad de la autoridad de ponderar los antecedentes del proceso sancionatorio correspondiente y evaluar la aplicación de una multa inferior, en conformidad a lo establecido en el artículo 9° de la presente ley.

Las sanciones establecidas en las letras c) y d) precedentes, sólo podrán aplicarse cuando la infracción a que se refiere el inciso primero sea reiterada. Para estos efectos, se entenderá que la infracción es reiterada cuando, en un mismo año calendario, se repite dos veces o más.

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

Los beneficiarios del subsidio a que se refiere el literal b) del artículo 4° de la presente ley, que perciban indebidamente el subsidio respectivo, serán sancionados a través de la vía administrativa y penal, según corresponda. Además, el infractor deberá restituir las sumas indebidamente percibidas, reajustadas de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas, entre el mes anterior a aquel en que se percibió y el que antecede a su restitución.

Artículo 9°.- Para la determinación de las sanciones establecidas, 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 **del infractor**.

Artículo 10.- 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, sobreseimiento o absolverá, según corresponda**. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Artículo 11.- 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 aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880. Lo anterior, es sin perjuicio de las acciones judiciales que corresponda.

TÍTULO III Disposiciones Generales

Artículo 12.- Los montos que perciban los contribuyentes que a cualquier título posean o exploten vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros, por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 34 bis de la Ley de Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

Artículo 13.- Créase en la Planta de Personal de la Subsecretaría de Transportes, establecida en la Ley N° 19.254, un cargo de Jefe de División, grado 2° de la Escala Única de Sueldos.

Artículo 14.- Créase un Panel de Expertos, en adelante “el Panel”, que tendrá las siguientes funciones:

a) Determinar mensualmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros.

b) Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología a que se refiere el literal anterior. Cualquier modificación a dicha metodología, deberá contar con el informe favorable de este Panel.

c) Determinar para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas que permita anualmente financiar el sistema dado el monto del subsidio a que se refiere la letra a) del artículo 3°.

d) Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, de haberlos, propuestos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e informar si ellas se ajustan a los criterios definidos en la ley.

e) Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las que no necesariamente deben circunscribirse a materias de transporte relacionadas con la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se le asignan al Panel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tendrá la obligación de presentar a éste todos los antecedentes y proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. A su vez, estará obligado a informar al Panel de cualquier evento, cambio de contrato, cambio de precios o parámetros que afectan los egresos o ingresos del sistema de transporte público, así como proporcionar toda la información solicitada por el Panel.

Artículo 15.- Cada vez que el Panel proponga un determinado nivel de tarifas, deberá informarlo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que este último pueda formular sus observaciones dentro del plazo de 10 días hábiles siguientes. Una vez recibidas estas observaciones el Panel emitirá una

resolución definitiva respecto del nivel de tarifas, la cual será vinculante para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El nuevo nivel de tarifas deberá ser informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a lo menos 30 días antes de su aplicación, lo cual deberá ser sancionado por resolución del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y deberá ser implementado por el Administrador Financiero de Transantiago S.A., en el plazo indicado.

Los aumentos o disminuciones de tarifas que determine el Panel deberán expresarse como un cambio porcentual de todas las tarifas adultas vigentes, para luego determinar cada tarifa individual según el múltiplo de 10 pesos más cercano. Las tarifas de los pasajes escolares y estudiantiles se determinarán según la normativa vigente.

Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas, por sobre los reajustes por variaciones de costos según se indica en la letra a) del Artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% en cada mes. Mientras esté vigente el subsidio a que se refiere el Artículo Tercero Transitorio de la presente ley, el Panel no podrá determinar una reducción en el nivel general de tarifas.

Sin perjuicio de las atribuciones del Panel de Expertos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá modificar la estructura tarifaria fundamentadamente, siempre que la modificación no reduzca los ingresos totales del sistema de transporte público. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones también podrá realizar aumentos extraordinarios de tarifas, los que, en ningún caso tendrán un límite de monto ni de fecha para su aplicación.

El Panel deberá tomar en cuenta los aumentos extraordinarios de tarifas así como los cambios en la estructura de tarifas dictaminados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al realizar su análisis para determinar los niveles tarifarios con posterioridad a estos cambios.

Artículo 16.- El Panel de Expertos estará conformado por tres integrantes, que durarán seis años en sus cargos y serán nombrados de la siguiente forma:

a) Dos de ellos serán nombrados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, cada uno a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, con el voto favorable de cuatro quintos de sus miembros.

b) Un integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá rechazar por una vez cada terna.

Para desempeñarse como miembro del Panel, se requerirá cumplir con los siguientes requisitos:

i) Estar en posesión de un título profesional de una carrera de, a lo menos, diez semestres de duración, otorgado por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, en el área de la administración, de la gestión, de la ingeniería, de la economía, de las finanzas o jurídica, o de un título de nivel equivalente en dichas áreas otorgado por una universidad extranjera, y acreditar una experiencia profesional de a lo menos cinco años.

ii) No haber sido condenado ni encontrarse acusado por delito que merezca pena aflictiva y/o de inhabilitación perpetua para desempeñar cargos u oficios públicos, por delitos tributarios o por los contemplados en la ley N° 18.045.

iii) No haber sido declarado en quiebra ni haber sido administrador o representante legal de personas condenadas por los delitos de quiebra culpable o fraudulenta establecidos en la Ley de Quiebras.

En caso de ausencia o impedimento de alguno de los miembros titulares, señalados anteriormente, integrará el Panel un reemplazante por el sólo ministerio de la ley. Para lo anterior, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, designará dos reemplazantes uno de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal a), y otro de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal b), los que actuarán en calidad de suplentes cuando falte algunos de los titulares designados, respectivamente en los literales a) o b).

Artículo 17.- Serán causales de cesación en el cargo las que se pasan a señalar:

a) Expiración del plazo por el que fue designado;

b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;

c) Incapacidad legal sobreviniente;

d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad, y

e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:

i) Inasistencia injustificada a dos sesiones consecutivas o a cuatro sesiones en un semestre calendario. Con el acuerdo de dos miembros del Panel, un experto podrá solicitar una autorización de inasistencia por un período mayor al señalado en esta letra, en cuyo caso deberá ser reemplazado.

ii) No guardar la debida reserva respecto de la información recibida en el ejercicio de su cargo que no haya sido divulgada oficialmente.

Si cesare en el cargo un miembro del Panel, asumirá como titular la persona designada en conformidad al inciso final del artículo precedente, y durará en el cargo, por el tiempo que falte para completar el período del reemplazado. En este caso, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones nombrará otro reemplazante, según corresponda en conformidad a los literales a) o b) del artículo anterior.

En caso de ausencia transitoria de un miembro titular, será reemplazado por quien corresponda de acuerdo a su forma de nombramiento.

Artículo 18.- Los integrantes del Panel percibirán una dieta mensual equivalente a 30 Unidades Tributarias Mensuales. En el caso que corresponda contar con un reemplazante, éste recibirá una dieta proporcional al período en que ejerza sus funciones.

Artículo 19.- El Panel se reunirá periódicamente, al menos una vez al mes.

La Subsecretaría de Transportes otorgará la asistencia administrativa para el funcionamiento del Panel.

Para cumplir sus obligaciones, el Panel podrá encomendar estudios y contratar asesores, que serán financiados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a un presupuesto aprobado anualmente para este fin.

El funcionamiento del Panel, así como el procedimiento para la toma de decisiones dentro de éste, será determinado en un reglamento que será aprobado por decreto supremo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, expedido bajo la fórmula "Por Orden del Presidente de la República", el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. La dictación de dicho decreto deberá contemplar un proceso de consulta previo a los miembros del Panel.

De las deliberaciones y acuerdos del Panel, se dejará constancia en libros de actas respectivos y en las resoluciones que emitan. Las decisiones del Panel se tomarán con la aprobación de al menos dos de sus miembros.

Artículo 20.- Las obras de transporte público a ejecutar deberán estar contempladas en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (PMITP). El PMITP será aprobado por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Planificación, Transportes y Telecomunicaciones y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas que cuentan con PMITP. Éste Plan, tendrá una vigencia de 5 años y podrá ser actualizado o renovado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Su estado de avance será revisado anualmente por los citados Ministros. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del plan.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el marco del referido Plan, podrá encomendar, a los organismos técnicos del Estado, la ejecución de las obras contenidas en él. El financiamiento de estas obras provendrá del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley N° 18.091.

Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, en conformidad a lo que establezca el Plan Maestro, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores. Se entenderá 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.

Artículo 22.- Modifícase la ley N° 18.696 en el siguiente sentido:

a) Efectúanse los siguientes cambios al artículo 3°:

a.1) Elimínase el inciso tercero, pasando el actual inciso cuarto a ser tercero.

a.2) Incorpóranse los siguientes incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo, nuevos, cambiando la numeración de los incisos siguientes, en forma correlativa:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación en los casos de congestión de vías o de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, deberá también requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo técnico, de reconocida trayectoria en el ámbito de la planificación vial y en la elaboración y diseño de sistemas de transportes y diseño de negocios. Los mencionados estudios podrán ser

ejecutados por organismos técnicos vinculados a una universidad reconocida por el Estado, o una entidad pública o privada. Dichos estudios deberán pronunciarse sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado de distintas alternativas de licitación con respecto a la situación base. Teniendo a la vista los resultados del o los estudios, se elaborarán las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, en caso de que estos últimos se contemplen en el respectivo proceso.

Los mismos estudios serán requeridos en caso de una licitación de uso de vías en una zona previamente licitada. Sin perjuicio de lo anterior, cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones disponga una licitación de uso de vías en una zona previamente no licitada, al menos uno de los estudios a que hace referencia el inciso anterior deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado. Lo mismo será requerido en el caso de una nueva licitación de uso de vías propuesta en una zona previamente licitada o que opera bajo perímetro de exclusión entre licitaciones, cuando las condiciones esenciales de licitación y operación de uso de vías propuesto difiere significativamente del existente.

Las bases de estas licitaciones deberán contemplar, entre los factores que serán evaluados, criterios económicos y ambientales previamente determinados, según las diversas alternativas y modalidades de transporte. Entre dichos criterios se considerarán especialmente, debidamente ponderados para la resolución de las mencionadas licitaciones, los factores ambientales relativos a ruido, gases contaminantes, orden en la circulación de vehículos y valoración urbana.

Realizados los estudios y entregados los informes a que se refieren los incisos anteriores, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá abrir un proceso de consulta público, abierto a toda la ciudadanía en el cual se expondrá el contenido esencial de las bases de licitación, durante un período de 45 días. Toda la información relevante que sirvió de base para el trabajo realizado, deberá estar disponible en el sitio electrónico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

a.3) Sustitúyese en el actual inciso sexto, que pasó a ser noveno, la frase “también podrá contratar directamente”, que precede al segundo punto seguido (.), por la siguiente: “también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años, sin renovación, y siempre que dicho término no exceda el plazo original de la concesión”.

a.4) Agrégase al actual inciso décimo octavo, que pasó a ser vigésimo primero, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasó a ser punto seguido (.), el siguiente párrafo:

“En el caso de vehículos que presten servicios en virtud de un proceso de licitación de uso de vías, dicha facultad

deberá establecerse expresamente en las respectivas bases de licitación, o en caso contrario deberá establecerse una compensación a los concesionarios que permita mantener el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión.”.

a.5) Reemplázase en el actual inciso vigésimo, que pasó a ser inciso vigésimo tercero, la frase “decimoctavo” por, “vigésimo primero”.

b) Agrégase el siguiente artículo 3° bis, nuevo:

“Artículo 3° bis.- De los postulantes

A las licitaciones públicas de uso de vías para prestar servicios de transporte público mayor, podrán presentarse personas jurídicas. En las licitaciones de servicios con otros tipos de vehículos podrán presentarse personas naturales, que cumplan los requisitos y exigencias que establezcan las respectivas bases de licitación. Para participar en el proceso, será necesario garantizar la seriedad de la propuesta en la forma, monto y condiciones que establezcan las bases de licitación, salvo en el caso de servicios individuales de servicios de pasajeros.”.

c) Agrégase un nuevo artículo 3° ter:

“Artículo 3° ter.- De las Bases de Licitación

La licitación deberá realizarse sobre bases definidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en ellas se incluirán los servicios de transporte que deban prestarse y podrán incluirse servicios complementarios, si se estima pertinente. Las Bases de licitación de vías, cuando la prestación del servicio se realice en buses de transporte público deberán contemplar, al menos, la forma en que deberán realizarse las postulaciones, el procedimiento de evaluación de las mismas y los requisitos técnicos que deberán cumplirse, pudiendo considerar entre ellos las frecuencias que deberán cumplirse, las vías en que operarán los servicios, el régimen tarifario, la flota requerida, las instalaciones fijas y otros elementos que, en su caso, resulten necesarios para la prestación de los servicios.

Las condiciones señaladas, podrán establecerse con carácter de requisitos mínimos, permitiendo que las empresas que participan en la licitación, dentro de los límites establecidos en las Bases de Licitación o la normativa aplicable, en su caso, puedan formular ofertas que incluyan precisiones o complementos de las condiciones de la licitación respectiva.”.

d) Incorpórase el siguiente artículo 3° quater, nuevo:

“Artículo 3° quater.- De la evaluación

La licitación pública se decidirá evaluando las ofertas técnicamente aceptables, atendido el criterio principal de que se asegure la selección de aquellas empresas más eficientes, que ofrezcan al menor costo la calidad de servicio especificada en las bases.

Como criterios complementarios se podrán considerar uno o más de los siguientes factores:

i) Plazo de concesión.

ii) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado, en el caso de que éste entregue bienes o derechos para ser utilizados en la concesión.

iii) Puntaje obtenido en la calificación técnica.

iv) Flota ofertada.

La determinación de estos factores y su forma de aplicación será establecida en las respectivas Bases de licitación, sin perjuicio de que éstas podrán establecer otros factores adicionales o una combinación de ellos, atendida las características del proceso de licitación respectivo.”.

e) Agrégase un nuevo artículo 3° quinquies:

“Artículo 3° quinquies.- De la garantía de fiel cumplimiento

El concesionario deberá constituir la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma, monto y oportunidad establecida en las Bases de Licitación.”.

f) Incorpórase el siguiente artículo 3° sexsies, nuevo:

“Artículo 3° sexsies.- De Los Bienes Afectos a la Concesión

Las Bases de Licitación y los contratos de concesión, podrán considerar, si se estima pertinente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los bienes y derechos afectos a la concesión, los cuales al término de la concesión, deberán ser transferidos a quien le suceda en la respectiva concesión.

Para determinar la continuidad de los vehículos e infraestructura adscrita a la concesión se observará el procedimiento establecido en las respectivas Bases de Licitación y en los contratos respectivos.”.

g) Agrégase al final del inciso primero del artículo 4°, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasará

ser coma (,), lo siguiente, “al oferente que ofrezca el menor precio por los servicios para la tecnología y calidad técnica especificada en las bases de licitación.”.

Artículo 23.- Las propuestas de los reglamentos a que se refieren los artículos 3° letra b); 4° letra a) y letra b), inciso cuarto; 5° letra a), inciso segundo; y Cuarto Transitorio letra a), inciso tercero; en forma previa a su dictación serán informados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de su sitio electrónico, durante un período de 15 días, a fin de que los interesados puedan hacer llegar sus opiniones, las que no tendrán carácter vinculante.

Disposiciones Transitorias

Artículo Primero Transitorio.- Autorízase al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el Banco Interamericano de Desarrollo y con el Banco del Estado de Chile, que constan en el contrato de préstamo número 1978/OC-CH suscrito entre la Cuenta Especial de Reembolso, el Administrador Financiero de Transantiago S. A. y el Banco Interamericano de Desarrollo, y en el contrato suscrito el 03 de enero del 2008, modificado el 28 de mayo del mismo año, entre la Cuenta Especial de Reembolso y el Banco del Estado de Chile, respectivamente, facultándolo para pagar los montos adeudados por dichos contratos, incluidos intereses pendientes, a contar de la fecha de total tramitación de la autorización respectiva y, en todo caso, antes del término del primer bimestre del año 2010, con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público. Con todo, el monto máximo de estas nuevas obligaciones no podrán exceder de US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), por concepto de capital, en el primer caso, y de 4.265.892 Unidades de Fomento, en el segundo. La autorización a que se refiere este inciso se materializará mediante uno o más Decretos Supremos expedidos a través del Ministerio de Hacienda.

Una vez extinguidas las obligaciones a que se refiere el inciso anterior, mediante igual procedimiento y dentro del mismo plazo, el Presidente de la República podrá condonar las obligaciones de reembolso originadas en aplicación de los artículos 2° y 11 de la Ley N° 20.206.

Copia de estos decretos serán enviadas a las Comisiones de Hacienda del Senado y la Cámara de Diputados, dentro de los quince días siguientes al de su total tramitación.

Artículo Segundo Transitorio.- Para aquellas zonas referidas en la letra b) del artículo 3° de la presente ley, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los concesionarios y 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 adecuaciones que se realicen a las tarifas, considerarán como base las tarifas reales cobradas a los usuarios de transporte público y no los máximos establecidos contractualmente. Adicionalmente, las adecuaciones de tarifas deberán considerar el ajuste del porcentaje de la tarifa a estudiantes. La forma en que será calculada la adecuación de tarifa será establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 3º, letra b), de esta ley. 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 5º letra b) de esta ley.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones deberá contar con la asesoría del Panel de Expertos a que se refiere el artículo 14 de esta ley, a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la negociación a que se refieren los incisos primero y segundo del presente artículo.

Artículo Tercero Transitorio.- Créase, hasta el año 2014, un Subsidio Transitorio, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley, para el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo. Los recursos correspondientes a este subsidio serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin otro trámite o requisito más que la aprobación de las transferencias correspondientes, una vez publicada ésta en el Diario Oficial. Con todo, podrá aplicarse a este subsidio lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley.

El monto acumulado de este Subsidio para el período 2009 al 2014 no podrá exceder de \$ 549.598.307 miles. Los montos a incluir cada año en la Ley de Presupuestos serán de \$ 156.684.425 miles para el año 2009, \$ 216.988.275 miles para el año 2010, \$ 133.348.582 miles para el 2011, \$ 29.640.588 miles para el 2012, \$ 9.282.546 miles para el 2013 y \$ 3.653.891 miles para el 2014. Estos montos, se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.

Artículo Cuarto Transitorio.- Otórgase a los Gobiernos Regionales hasta el año 2014 un aporte especial para el Transporte y Conectividad por un monto equivalente al monto acumulado señalado en el inciso segundo del artículo anterior. Para ello, se constituirá una provisión especial en el presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, la que para el año 2009 será de \$34.349.892 miles y para los años 2010 al 2014 será de \$103.049.683 miles cada año. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.

Los recursos a que se refiere este artículo se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en 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 artículo 76 de la referida ley sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

A solicitud de los Gobiernos Regionales, los montos que les correspondan en cada año podrán utilizarlos durante todo el periodo e incluso con posterioridad al año 2014 y hasta su total extinción.

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

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 chatarrización señalada en el inciso anterior 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 e Interior, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, 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.

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, terminales de

pasajeros o de locomoción colectiva y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

d) Otras inversiones distintas a las señaladas anteriormente, lo cual se deberá fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región.

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

Artículo Quinto Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior, **en su caso, proporcionarán, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, a la Comisión Especial Mixta 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 **2009** la aplicación de la presente ley **desde su publicación**, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° **20.314**, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes del Tesoro Público.

Artículo Séptimo Transitorio.- Autorízase al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, por única vez, el beneficio establecido en el artículo 4° letra b) de la presente ley, se sustituya por un bono a ser entregado en forma directa y en conformidad a lo que establezcan los reglamentos a que se refieren los artículos 2° y 4° letra b) de esta ley y sólo después de haber concluido, para la mayoría de las ciudades con licitación a la fecha de publicación de esta ley, el proceso de negociación a que se refiere el Artículo Segundo Transitorio. Para efecto del pago y resolución de controversias se estará a lo dispuesto en el artículo 4° letra b) de esta ley.

Tratándose del personal de las instituciones públicas centralizadas y descentralizadas, con excepción de aquellas a que se refiere el inciso cuarto del artículo 32 del decreto con fuerza de ley N°150, de 1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que tengan derecho al subsidio referido en el presente artículo, el pago se realizará conjuntamente con la remuneración correspondiente.

De constatare infracciones al presente artículo, se aplicarán las sanciones que dispone el inciso final del artículo 8° de la presente ley.

Artículo Octavo Transitorio.- La disminución de tarifas que se produzca como consecuencia de la entrega del subsidio que establece esta ley, en caso alguno significará una disminución en el monto total de la remuneración percibida por la misma jornada de trabajo

por los trabajadores que se desempeñan como conductores. Para estos efectos, se entenderá que existe disminución, cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo a la existencia y entrega de los subsidios establecidos en esta ley. Con todo, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.

Artículo Noveno Transitorio: Para efectos de establecer una gradualidad en el cambio de los miembros del Panel de Expertos, los expertos nombrados por primera vez según el Artículo 16 de la presente ley tendrán el plazo que a continuación se indica: uno de los expertos nombrado por primera vez por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, durará en su cargo seis años y el otro dos años. El tercer integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las Universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129, durará cuatro años; en todos los casos, el plazo se contará desde que asuman sus cargos los tres miembros del primer Panel de Expertos, en conformidad a la presente ley y en la fecha que establezca el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. En dicha fecha deberán también estar designados los reemplazantes del Panel de Expertos en conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16 de la presente ley.

Artículo Décimo Transitorio.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de esta ley, hasta el año 2014, el Panel de Expertos a que hace referencia dicho artículo, deberá determinar para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del subsidio transitorio y el subsidio permanente señalados en los artículos Tercero Transitorio y 2° de esta ley.

Artículo Décimo Primero Transitorio: El mecanismo de reajuste de tarifas contemplado para el sistema de Transportes de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo vigente a la fecha de publicación de esta ley, se suspenderá con la aplicación de ésta. Con todo, dicha suspensión en caso alguno comprende los mecanismos de reajustabilidad establecidos en el Artículo 14 de la presente ley.

Artículo Décimo Segundo Transitorio.- Todas las licitaciones de uso de vías que se efectúen con posterioridad a la presente ley en aquellas vías que a la entrada en vigencia de esta ley hayan sido objeto de un proceso de licitación previo, deberán contemplar en el siguiente proceso de licitación lo señalado en el artículo 3° de la ley 18.696 y sus modificaciones, en cuanto a que al menos uno de los estudios a que hace referencia dicho artículo deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 5, 6 y 10 de agosto de 2009, con asistencia de los Honorables Senadores señora Evelyn Matthei Fornet (Presidenta), y señores Carlos Cantero Ojeda, Camilo Escalona Medina (Juan Pablo Letelier Morel), José García Ruminot, Guido Girardi Lavín, Carlos Ominami Pascual, Víctor Pérez Varela, Jorge Pizarro Soto y Hosaín Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 11 de agosto de 2009.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones Unidas

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

(BOLETÍN N° 5.849-15)

- I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** establecer formas de financiamiento para el sistema de transporte público de pasajeros mediante un subsidio anual de cargo fiscal de hasta \$197.400.000.000, cifra que se reajustará en base al Índice de Precios al Consumidor para los años siguientes y la creación de dos fondos transitorios, uno destinado a la Región Metropolitana y el otro para el resto del país. El primero de estos fondos es de \$190.350.000.000 para el Transantiago, y el segundo, de igual monto, es para inversiones regionales en el transporte y conectividad.

Con esta finalidad y con el objetivo de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, se propone crear un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Por otra parte, el proyecto regula el mecanismo para la operatoria del subsidio, para lo cual distingue entre: zonas con servicios integrados; servicios licitados que operan con buses y servicios de buses no licitados.

- II. ACUERDOS:** aprobado en general por unanimidad (9x0).
Indicaciones números:

1. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 2 letra c). Retirada.
- 2, en la parte que no fue retirada, 2 bis y 2 ter. Aprobadas por unanimidad (9x0).
3. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
4. Retirada.
- 4 bis. Aprobada con enmiendas formales por unanimidad (9x0).
5. Retirada.
- 5 bis. Aprobada con enmiendas formales por unanimidad (9x0).
6. Aprobada con enmiendas formales por unanimidad (9x0).
7. Aprobada por unanimidad (9x0).
8. Retirada.
- 8 bis. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
9. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 9 bis. Aprobada por unanimidad (9x0).
10. Retirada.
- 10 bis. Aprobada por unanimidad (9x0).
11. Aprobada por unanimidad (9x0).

- 12. Rechazada por unanimidad (9x0).
- 13. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 14. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 15. Aprobada con enmiendas formales por unanimidad (9x0).
- 16. Retirada.
- 16 bis. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 17. Retirada.
- 17 bis. Aprobada con enmiendas formales por unanimidad (9x0).
- 18. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 19. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 20. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 21. Aprobada con una enmienda por unanimidad (7x0).
- 22 letra b). Retirada.
- 22, en la parte que no fue retirada y 22 bis. Aprobadas con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 22 ter. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 23. Aprobada, cinco a favor, uno en contra y tres abstenciones (5x1x3).
- 24. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 25. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 26. Retirada.
- 26 bis. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 27. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 28. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 29. Aprobada por unanimidad (9x0).
- 30. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 31. Retirada.
- 31 bis. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 32. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 33. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 34. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).
- 35. Retirada.
- 35 bis. Aprobada con enmiendas por unanimidad (9x0).

Artículo 8º (que pasa a ser 7º). Aprobado por unanimidad (9x0).

Artículo 13 (que pasa a ser 12). Aprobado por unanimidad (9x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LAS COMISIONES UNIDAS: consta de 23 artículos permanentes y 12 artículos transitorios.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: suma.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 19 de agosto de 2008.

- IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.
- X. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en sesión de 13 de agosto de 2008, fue aprobado en general con 57 votos a favor y 56 en contra.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

- El decreto supremo N° 124, de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modifica decreto N° 20, de 1982.

- La ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

- La ley N° 20.206, que crea un Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

Valparaíso, a 11 de agosto de 2009

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones Unidas