INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley Nº 20.378, que creó un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional (FAR).

BOLETÍN N° 8.289-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”, el 29 de agosto de 2012.

- - - - - - -

No obstante que el proyecto de ley es de artículo único, vuestra Comisión lo discutió sólo en general, por considerar que contiene disposiciones que ameritan un mayor estudio y análisis y, en consecuencia, acordó proponer a la Sala que lo discuta y estudie en estos mismos términos.

- - - - - - - - -

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz; de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt; del Asesor Legislativo del Ministro, señor Juan Carlos González; del Jefe de la División de Subsidios de la Subsecretaría de Transportes, señor Javier Olivos y del Coordinador Técnico de Transantiago, señor Roberto Villalobos.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

1.- Incrementar el subsidio permanente dispuesto en el artículo 2° de la ley N° 20.378, como asimismo el aporte especial adicional establecido en sus artículos 3° y 4° transitorio.

2.- Dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público mayor, considerando la brecha que existe entre los ingresos por pasaje escolar y los costos del viaje para el sistema.

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

3.- Reconstituir los equilibrios financieros del sistema a los niveles de régimen, representados en el comportamiento del año 2011, y proyectados al 2022, año en que terminan su vigencia la totalidad de los actuales contratos de concesión de vías de la ciudad de Santiago.

4.- Dar una mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones, con el objeto de mejorar las condiciones y tarifas del transporte público mayor, permitiendo además una gestión más eficiente y eficaz de los proyectos y recursos, mediante el reordenamiento de una serie de procedimientos, normativas y referencias que, pese a aplicarse a los aspectos generales del trasporte en las ciudades, se vinculan al pasaje escolar.

5.- El monto de subsidio (permanente y aporte especial) correspondiente a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, totaliza un monto equivalente al monto de subsidio aplicado el año 2011, que se considera un año de régimen equilibrado. Respecto del monto destinado a las demás regiones del país, respecto del año 2011, representa un incremento neto de $ 118.378.000 miles considerando la ampliación de cobertura, programas y objetivos que persigue el nuevo articulado.

6.- Crear Fondo de Apoyo Regional (FAR), que permita destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario que en las últimas décadas ha sido sometido a esquemas de alto estrés financiero y operacional.

7.- Incorporan otras competencias al panel de expertos, en especial las vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación; el mejoramiento de las regulaciones al subsidio regional en relación con el sistema de transportes y la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago mediante estudios especializados.

ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

El proyecto de ley debe ser conocido por la Comisión de Hacienda en su integridad.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1.- Ley N° 20.378, de 5 septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Artículos 2, 3, 4, 5, 8, 12, 14, 15, segundo transitorio, tercero transitorio, cuarto transitorio y décimo transitorio.

2.- Decreto N° 40, de 16 de febrero de 2010, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento de funcionamiento del Panel de Expertos a que se refiere el artículo 19 de la ley N° 20.378.

3.- Ley N° 20.504, de 19 de marzo de 2011, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado.

4.- Ley N° 20.468, de 11 de noviembre de 2010, que aumenta el subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros.

5.- Ley N° 18.696, de 31 de marzo de 1988, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

6.- Ley Nº 18.020, de 17 de agosto de 1981, que establece un subsidio familiar para personas de escasos recursos y modifica la norma que indica.

Artículo 3°.

7.- Decreto con Fuerza de Ley N° 150, de 25 de marzo de 1982, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de las normas sobre sistema único de prestaciones familiares y sistemas de subsidios de cesantía para los trabajadores de los sectores privado y público, contenidas en los Decretos N^{os} 307 y 603, ambos de 1974.

Artículos 2° y 4°.

8.- Ley N° 18.987, de 11 de julio de 1990, que incrementa asignaciones, subsidios y pensiones que indica.

Artículo 1°.

9.- Ley N° 18.091, de 30 de diciembre de 1981, que establece normas complementarias de incidencia presupuestaria, de personal y administración financiera.

Artículo 16.

10.- Decreto de Ley N° 1263, de 28 de noviembre de 1975, del Ministerio de Hacienda, Decreto Ley orgánico de la administración financiera del Estado.

Artículo 19 bis.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

La necesidad de superar la crisis operacional y financiera que experimentó Transantiago posterior a su implementación, derivó en un acuerdo entre Gobierno y oposición, que permitió incorporar recursos mediante la creación de un subsidio permanente y otro transitorio, los que quedaron plasmados en la ley N° 20.378, que creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

Para que la decisión de mantener o elevar las tarifas respondiera estrictamente a aspectos técnico-financieros, en el artículo 14 y siguientes de la ley N° 20.378 se estableció la creación de un panel de expertos que habría de determinar mensualmente las eventuales alzas de tarifas que serían requeridas por el sistema con el propósito de equilibrarlo financieramente, considerando previamente los recursos

provenientes del subsidio y de los pasajes pagados por los usuarios. Dicho panel entró en funciones en febrero de 2010, a partir de la dictación de su Reglamento (D.S. N° 40, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial de 16 de febrero de 2010), decretándose la primera alza en abril de 2010.

El actual Gobierno, con el propósito de mejorar la situación del sistema, presentó al Congreso Nacional en julio de 2010 dos proyectos de ley. El primero, orientado a modificar el Régimen del Transporte Público Concesionado, de manera de regular de mejor forma esta actividad, y dotar al Estado de facultades que le permitieran renegociar los contratos, en ese entonces, vigentes y rediseñar algunos aspectos del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, lo que se plasmó en la dictación de la ley N° 20.504 en enero de 2011, y en el proceso de rediseño y renegociación de contratos que se llevó a efecto entre esa fecha y fines de 2011. El segundo proyecto de ley consistió en un incremento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, dado que las proyecciones de alzas de tarifas para el año 2010 y siguientes, requeridas para alcanzar el equilibrio financiero del sistema, superaron ampliamente las estimadas al momento de la discusión de los subsidios contenidos en la ley N° 20.378. Dicho segundo proyecto finalmente fue aprobado mediante la ley N° 20.468, en octubre de 2010.

La ley N° 20.468 inyectó recursos del orden de cuatrocientos millones de dólares al Sistema de Transporte Público de Santiago, distribuidos en cinco años y una cifra equivalente para las demás regiones del país, además de reponer fondos del subsidio a las restantes regiones del país que tuvieron que ser redireccionados en su ejecución, con motivo de la situación de emergencia económica ocurrida por el terremoto de febrero de 2010. Asimismo, permitió moderar y distanciar las alzas de tarifas de los años 2010 y 2011, que de no haber contado con dichos aportes adicionales habrían tenido una periodicidad mucho mayor, afectando seriamente la economía de los habitantes de Santiago.

Por su parte, en el marco de las atribuciones conferidas por la ley N°20.504, el Gobierno ha suscrito nuevos contratos de concesión de uso de vías orientados principalmente a:

a. Focalizar la operación en la calidad de los servicios y la satisfacción al usuario, redefiniendo el actual rol del concesionario de uso de vías para efectos de alcanzar el estándar de calidad deseado.

b. Aportar a la reducción del déficit del Sistema.

c. Reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.

d. Disminuir los transbordos que deben efectuar los usuarios; para ello se termina con la distinción de zonas alimentadoras y troncales.

e. Orientar la fiscalización y sanciones administrativas al logro de los objetivos antes indicados.

Adicionalmente, el proceso de renegociación de los contratos arrojó mayor claridad sobre las estructuras de ingresos y costos que permitirán lograr un equilibrio del sistema y mantener en régimen sus niveles de eficiencia.

Esta mayor información sobre los ingresos y costos del sistema permite concluir que los recursos considerados en el subsidio permanente de Transantiago, destinado a compensar el menor pago de pasaje que hacen los escolares, no son suficientes para cubrir los requerimientos de dicho sistema, mantener su equilibrio operacional y financiero y permitir la continuidad de los servicios de transporte público, a pesar de los esfuerzos realizados y de los cambios efectuados a éste. En el hecho, el subsidio aprobado por $115.000.000 miles, requiere de un incremento de a lo menos $75.000.000 miles para alcanzar un punto de cobertura suficiente para la referida compensación. Asimismo, se aprecia que los recursos que la ley contempló para el año 2011 como subsidio adicional, efectivamente llevaron al sistema a un punto de equilibrio, controlando el déficit, pero la proyección decreciente de dichos recursos no se condice con la escasa variación que presentan las necesidades del sistema para los años venideros. Por lo tanto, resulta imperioso el mantener los niveles de subsidio al rango del año 2011, ya que, de lo contrario, implicaría generar una escalada de alzas de tarifas, con los consabidos efectos que ello conlleva para las personas de menores recursos, que constituyen la mayoría de los usuarios de Transantiago.

En otro orden de ideas, en todas las leyes tramitadas sobre esta delicada materia, se ha mantenido el principio de paridad entre el subsidio asignado a la Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las demás regiones y comunas del país. Luego, tales recursos han permitido llevar a efecto una serie de mejoras en las condiciones del transporte y la conectividad de todo el territorio nacional, a través de importantes rebajas a las tarifas de adultos y escolares, servicios de transporte en zonas aisladas y obras de infraestructura de apoyo al transporte público y al transporte en general. Sin embargo, en la práctica se ha podido comprobar que la ejecución y provecho del subsidio podrían ser muy superiores si se flexibilizaran ciertos

mecanismos y metodologías que contempla la ley N° 20.378, y se permitiera extender la rebaja de tarifas a todo el país y a los diferentes escenarios regulatorios existentes. Los objetivos de promoción del transporte público asociados a este importante recurso podrían lograrse de mejor forma, generando además una apertura a las posibilidades de uso de los fondos, que hoy se encuentran adscritos a una compleja modalidad de “cascada”, y sujetos a parámetros y fórmulas relacionadas de manera estrecha con el pasaje escolar.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley en estudio está estructurado sobre la base de un artículo único, el cual consta de 13 numerales que modifica la ley Nº 20.378 y cinco artículos transitorios.

El primer numeral modifica el artículo 2°, disponiendo el aumento del gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio, de $230.000.000 miles a $380.000.000 miles. A su vez, establece que en la medida que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas, parte del subsidio correspondiente a la Región Metropolitana -excluídas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto- y demás regiones del país, podrá ser reasignado a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Agrega que para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor -además del que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses- otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos y se considerará como transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio legal, reglamentario y/o contractual para su autorización y fiscalización y. Por último, dispone que mediante decreto se establecerá por región, en forma anual, el monto que corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio y su distribución en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flotas u otros, considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y puestos en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena y las Provincias de Palena y Chiloe, se podrá considerar un complemento adicional en el porcentaje que le corresponde a cada región,

para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que éste es significativamente menor al del resto del país.

El segundo numeral sustituye la letra b) del artículo 3°, por otra que establece que en las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente y también en las zonas que cuenten con servicios de taxis colectivos, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o prestadores de servicios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.

En seguida, se introducen modificaciones en el inciso tercero de este artículo que establece que sin perjuicio de las sanciones establecidas en las bases de licitación y los contratos o resoluciones respectivas, los concesionarios de vías y prestadores de servicio a que hacen referencia las letras a) y b) sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece eta 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, contratos o resoluciones. El monto del subsidio que eventualmente dejen de percibir los concesionarios o prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público.

El tercer numeral incorpora modificaciones al artículo 4°. En efecto, prescribe que respecto a las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3°, vale decir que no correspondan a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que no cuenten con servicio de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que no operen en el marco de concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696 o que no operen bajo un perímetro de exclusión u otra modalidad equivalente y también en las zonas que cuenten con servicio de taxis colectivos, los beneficiarios deberán encontrarse, al 31 de diciembre del año anterior al de

la entrega del subsidio, en la calidad que se establece. Los beneficiarios corresponden a:

a) Beneficiarios del subsidio familiar causado por el menor o el inválido que viva a sus expensas (artículo 3° de la ley Nº 18.020).

b) Beneficiarios del sistema de prestaciones familiares, del sistema de subsidio de cesantía y beneficiarias de asignación maternal.

c) Las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social “Chile Solidario”.

Se eliminó la norma que establecía, en el inciso 3° del artículo 4°, que el subsidio sólo se aplicara en zonas que existan los medios, procedimientos o tecnologías, que permitan asegurar su utilización en el pago de las tarifas del transporte público.

El cuarto numeral sustituye el artículo 5º disponiendo que en las zonas referidas en el segundo y tercer numeral, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

Este programa 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 especial dictado por el propio Ministerio y suscrito por el Ministerio de Hacienda.

El quinto numeral establece adecuaciones de texto en el artículo 8°.

El sexto numeral introduce enmiendas al artículo 14 y prescribe que el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que deberá realizar el Panel de Expertos, se efectuará trimestralmente, y ya no en forma mensual. La metodología que utilice el Panel de Expertos no deberá incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin embargo, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un

valor límite, según lo dispuesto en el reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas.

Se agrega como nueva función del Panel de Expertos pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

El séptimo numeral modifica el inciso segundo del artículo 15, señalando que el nuevo nivel de tarifas deberá ser implementado por el correspondiente prestador de servicios complementarios, y no por el Administrador Financiero del Transantiago S.A.

El octavo numeral sustituye el artículo 20, estableciendo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP). Estos planes tendrán una vigencia de 5 años y podrán ser actualizados conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del plan. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

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

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

El noveno numeral sustituye el artículo 21, prescribiendo que en el caso en que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores, o bien, encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. Tratándose de obras distintas a las señaladas anteriormente, el referido Ministerio podrá encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado, sólo en cuanto ellas se encuentren

contenidas en algún instrumento de Planificación Urbana aprobado por el mismo Ministerio y la Intendencia Regional respectiva.

El numeral décimo modifica el inciso segundo del artículo segundo transitorio, eliminando -a propósito de las adecuaciones de las tarifas y la falta de acuerdo para transferir el monto de los subsidios- la posibilidad de distribuir los recursos considerados para el financiamiento de estos subsidios, de acuerdo con la provisión especial para inversiones contenida en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, anteriormente establecida en la letra b) del artículo 5°, la cual se eliminó por el numera cuarto del artículo único del proyecto.

El numeral décimo primero reemplaza el artículo tercero transitorio, autorizando un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, entre los años 2012 y 2022, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto establecido en el artículo 2° (primer numeral del artículo único del proyecto). A partir del 2018, este límite máximo se reducirá progresivamente en un 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, de acuerdo con la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC). El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas las Provincias de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial, correspondientes a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a las cuentas en las que se administran los recursos del sistema, sin más trámite o requisito que la aprobación de las transferencias correspondientes, una vez publicada en el Diario Oficial. Podrá aplicarse a este aporte y al subsidio, la exigencia de la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo de Apoyo Regional.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14° de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de

objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año.

El numeral décimo segundo sustituye el artículo cuarto transitorio, creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR) para las iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional. Este Fondo se financiará con el aporte especial señalado en el artículo tercero transitorio (undécimo numeral) y los recursos provenientes del gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio en las demás regiones del país y en la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Descontados los montos del subsidio dispuesto para las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto; los beneficiarios del subsidio familiar causado por el menor o el inválido que viva a sus expensas, los beneficiarios del sistema de prestaciones familiares, del sistema de subsidio de cesantía y beneficiarias de asignación maternal y las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social “Chile Solidario; y los recursos del subsidio destinado al Programa de Apoyo al Transporte Regional.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Estos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y los gobiernos regionales; la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados en los recursos del Fondo.

Los gastos e inversiones que podrán ser de cargo del Fondo se referirán a:

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

Los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios.

Respecto de la infraestructura para el transporte público y su modernización, se elimina la posibilidad de que los planes de mejora de transporte público, de inversión en infraestructura o la modernización de la gestión de los sistemas sean ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

Se agrega la posibilidad de que cualquier otro gran proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, se podrán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones. Estos proyectos junto a los de infraestructura para el transporte público y su modernización deberán cumplir con las normas sobre evaluación sobre Administración Financiera del Estado.

2. Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinados a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Para su implementación y operación se dictará un decreto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Por último, en caso de existir recursos remanentes en el Fondo hasta 2 años después del término de los aportes especiales, se traspasarán al Tesoro Público.

El numeral décimo tercero modifica el artículo décimo transitorio, estableciendo que el Panel de Expertos deberá determinar hasta el año 2022, para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del aporte especial y el subsidio permanente.

Artículo primero transitorio prescribe que los actos, contratos, proyectos o programas vigentes al momento de la publicación de la presente ley, que se hayan ejecutado en virtud de normas que ésta modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término. Lo anterior, con excepción del subsidio establecido para propietarios de buses, minibuses y trolebuses, de transporte público remunerado con inscripción vigente de en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Artículo segundo transitorio establece un plazo de 180 días, contado desde la vigencia de esta ley, para que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, dicten los decretos que modifiquen y actualicen los reglamentos en concordancia con las normas legales contenidas en este cuerpo legal.

Artículo tercero transitorio dispone que el porcentaje destinado prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de

condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios, a partir del año 2015 no podrá ser inferior al 50%.

Artículo cuarto transitorio establece la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para convocar a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación, destinados a modificar tarifas y, o estándares de servicio con el fin de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismos de subsidio. Lo anterior, sólo en las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, en que se evalúe la implementación de un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente.

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

Artículo quinto transitorio prescribe que, sólo hasta el 2022, con cargo al subsidio dispuesto para la Región Metropolitana -excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto- y las demás regiones del país, se podrán solventar gastos de operación que permitan la contratación de técnicos y profesionales en los organismos regionales, para la ejecución de estudios, planificación y elaboración de otros instrumentos que permiten un uso eficiente de los subsidios establecidos en la presente ley.

DISCUSIÓN EN GENERAL

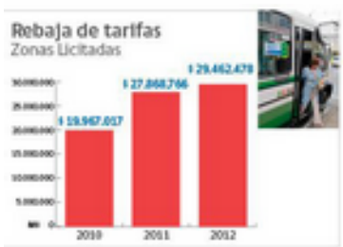
Exposición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

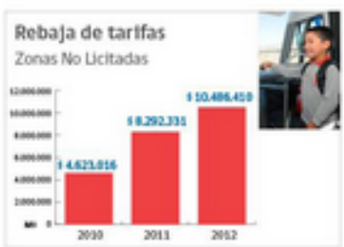
El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, informó que el proyecto de ley en estudio, contiene una distribución de los subsidios al transporte público, de acuerdo a la ley Nº 20.378, que se divide en $ 123.000.000 (ciento veintitrés mil millones de pesos) para Transantiago y $ 127.000.000 (ciento veintisiete mil millones de pesos) que se destinan a las regiones y se ejecutan por los Gobiernos Regionales a través del Fondo de Desarrollo Regional. Este subsidio terminará en el año 2016.

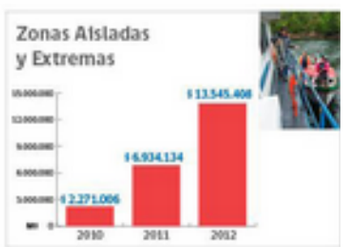
Durante el año 2011, operan en las regiones más de 3.600 servicios de transporte público y se han invertido más de $ 254.000.000 (doscientos cincuenta y cuatro mil millones de pesos) en programas y obras de mejoramiento del transporte público.

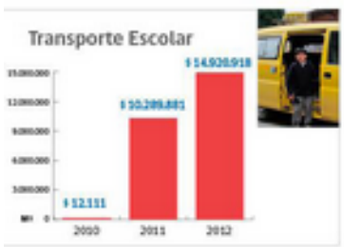
De esta forma, operan más de 2.600 servicios de transporte público mayor con tarifas rebajadas, 409 servicios otorgan conectividad en zonas aisladas, 596 servicios de transporte escolar gratuito y se han asignado recursos para la construcción de más de 5.000 nuevos paraderos en el país y otras obras de infraestructura. Asimismo, se han presentando 1.000 postulaciones al Programa Renueva Tu Micro, que sólo se aplica al transporte mayor.

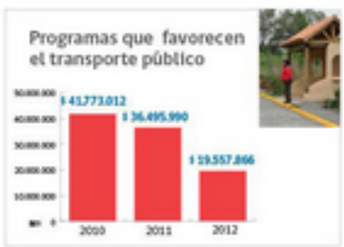
En seguida, exhibió los siguientes gráficos que dan cuenta de la ejecución de los subsidios de transporte público en regiones en el período comprendido entre los años 2010 a 2012.

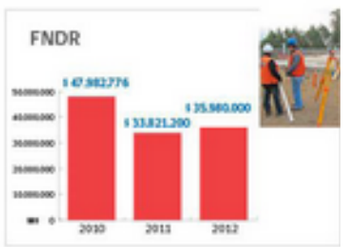












M$				Programa de Apoyo Al Transporte Regional (Art. 5a)				Transferencia a Subdere (Art 5b)		
	REBAJA DE TARIFAS		Subsidio demanda 2010	CONECTIVIDAD			Infraestructura	FNDR	TOTAL	Ejecución
	Zonas Licitadas (Art. 3b)	Zonas no Licitadas (Art. 4a)	(Art. 4b)	Zonas Aisladas	Zonas Extremas	Transporte Escolar	Otros Programas			
TOTAL 2010	$ 19.967.017	$ 4.623.016	$ 6.556.351	$ 2.027.681	$ 243.325	$ 12.111	$ 41.773.012	$ 47.982.776	$ 123.185.289	99,4%
TOTAL 2011	$ 27.868.766	$ 8.292.331	$ -	$ 6.571.914	$ 362.220	$ 10.289.881	$ 36.495.990	$ 33.821.200	$ 123.702.302	99,8%
TOTAL 2012	$ 29.462.478	$ 10.486.410	$ -	$ 13.011.069	$ 534.339	$ 14.920.918	$ 19.557.866	$ 35.980.000	$ 123.953.080	-

Adicionalmente, los Gobiernos Regionales cuentan con una provisión anual de aproximadamente $ 120.000.000 (ciento veinte mil millones de pesos) y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispone de $ 10.000.000 (diez mil millones de pesos), que se asignan a través de la Ley de Presupuesto del Sector Público, desde la década de 1980, para destinarlos a las zonas aisladas.

A continuación, exhibió la siguiente lámina que da cuenta del detalle de los recursos destinados al subsidio nacional para el transporte público en las regiones durante el año 2011.

Región	Ejecución vía Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Ejecución vía Gobiernos Regionales(*)	Montos globales por región
Arica y Parinacota	4.527.335	4.320.873	8.848.207
Tarapacá	2.424.993	4.887.444	7.312.437
Antofagasta	4.480.491	6.360.875	10.841.366
Atacama	1.729.600	5.455.240	7.184.840
Coquimbo	3.650.459	8.082.293	11.732.752
Valparaíso	29.847.302	10.709.052	40.556.354
Metropolitana (rural)	5.192.305	7.612.253	12.804.557
O'Higgins	6.608.510	7.020.748	13.629.258
Maule	7.412.696	11.423.072	18.835.768
Biobío	26.129.885	18.969.270	45.099.155
Araucanía	9.415.384	12.774.906	22.190.290
Los Ríos	5.868.982	6.432.982	12.301.963
Los Lagos	13.247.277	8.096.540	21.343.817
Aysén	5.871.655	5.933.345	11.805.000
Magallanes y Antártica	3.977.194	6.113.151	10.090.345
Total	**130.384.067**	**124.192.043**	**254.576.110**

**Montos transferidos directamente desde Tesoro Público a los Gobiernos Regionales*

(4º transitorio Ley 20.378).

Recursos destinados principalmente a proyectos de infraestructura.

Elementos de Mejora de la nueva legislación

En la actualidad, existen zonas con restricciones para acceder a rebajas de tarifas, para lo cual esta iniciativa legal propone establecer regulaciones más flexibles para rebajar las tarifas de adultos y de escolares, así como también fortalecer los servicios de transporte público mayor.

La normativa actual de distribución de los recursos regionales está estrictamente asociada al concepto de tarifa escolar. El proyecto de ley en estudio, contempla una distribución en función a otros parámetros propios del transporte, considerando las diferentes realidades regionales. A su vez, se amplía conceptualmente la definición de transporte público mayor, incorporando otros medios de transporte como es el transporte marítimo y el transporte menor realizado por taxis colectivos y se priorizan recursos destinados a rebajas de tarifas.

Se suprimen condicionantes técnicas específicas para la entrega del subsidio a la demanda, se aseguran los recursos para fortalecer las capacidades regionales, puesto que se ha detectado que en algunas regiones no existe la capacidad técnica adecuada para un buen uso de estos recursos y se establecen recursos que permitan la mejora en la calidad de prestación de los servicios socialmente rentables.

En síntesis, el proyecto de ley contiene las siguientes materias:

1.- Mantiene el concepto central de la ley respecto del subsidio permanente relacionado al pasaje escolar.

2.- Propone un incremento de los recursos del subsidio permanente y del subsidio transitorio mediante la creación de un Fondo de Apoyo Regional (FAR). El subsidio permanente aumenta de 230 a 380 mil millones de pesos; el subsidio transitorio para Santiago pasa a 180 mil millones de pesos hasta el año 2022.

El subsidio transitorio para las regiones será de 180 mil millones de pesos hasta el año 2022 y se destinará a la inversión de grandes proyectos en materia de inversión regional, a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Este subsidio transitorio decrece a partir del año 2018 en un 1%, el remanente del subsidio a las regiones, tanto permanente como transitorio, pasa al nuevo fondo denominado Fondo de Apoyo Regional, que se ejecuta desde el Tesoro Público.

Se establece que el Panel de Expertos cada dos años evaluará la situación del sistema mediante un estudio externo y, eventualmente, puede proponer la modificación del monto en base a criterios

de eficiencia del sistema. Este nuevo sistema se comenzará a aplicar en el año 2014, y se considerará para Ley de Presupuesto del Sector Público de los años 2015-2016.

3. Considera mecanismos de flexibilización en la distribución y ejecución del subsidio. En este contexto se considera un modelo de trasvasije de recursos entre subsidio para Santiago y para las zonas colindantes, con la finalidad de facilitar la integración tecnológica o de tarifas, a través de la Ley de Presupuesto del Sector Público.

Se reemplazan reglamentos que contienen metodologías de distribución por decretos supremos anuales firmados por los Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del Interior y de Hacienda, que no afectan programas en desarrollo.

La actual posibilidad de exceso anual del 10% contenida en el 3° transitorio, por decreto fundado del Ministerio de Hacienda, se reduce a 5%.

Se elimina la modalidad de “cascada” para la ejecución de subsidio a regiones y la exigencia tecnológica y la restricción de licitación por perímetros de exclusión en subsidio a regiones.

Por otra parte, se establece que el Panel de Expertos determinará el ajuste de tarifas trimestral, con posibilidad que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicite un ajuste adicional en el caso del indexador. Se modifica la alusión permanente al pasaje escolar en metodologías, parámetros y referencias, se amplía conceptualmente la definición de transporte público mayor y se modifica el esquema de los Planes Maestros de Infraestructura al Transporte Público para facilitar ejecución regional.

4. Incorporación de Ferrocarriles. El proyecto de ley mantiene dentro del subsidio regional permanente la referencia a ferrocarriles urbanos y de cercanía. Adicionalmente, se establece dentro del Fondo creado por el subsidio regional transitorio un programa de apoyo a Ferrocarriles, destinado a financiar mejoras en condiciones técnicas y calidad. Este programa será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y se regulará mediante decretos supremos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.

5. Potenciamiento de los efectos y ejecución del subsidio. Para asegurar el porcentaje mínimo destinado a rebaja de tarifas, calidad y seguridad, se reservan recursos para incremento de capacidades profesionales en regiones y se reconoce a los taxis colectivos como transporte público menor, incorporándolo en los programas de modernización.

En materia de rebajas de tarifas, se destinaron más de $ 35 mil millones a rebajar las tarifas de los buses de transporte público. En el año 2011, se entregó un subsidio a la tarifa adulta y escolar en zonas licitadas a 231 líneas de transporte público en las ciudades de Iquique, Alto Hospicio, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua y Gran Concepción.

Zona	Tarifas diciembre 2011	
	Sin Subsidio	Con Subsidio
Iquique-Alto Hospicio	$500	$410
Antofagasta	$490	$420
Gran Valparaíso	$520	$440
Rancagua Urbano	$400	$360
Gran Concepción	$500	$420

Este subsidio ha hecho posible que, por la tarifa en los buses de transporte público en Alto Hospicio en la Región de Tarapacá, se rebaje en 18%, pasando de $ 500, que es el costo de la tarifa real, a $ 410 de tarifa con subsidio. Esta rebaja significa para una persona que utiliza el transporte público para ir a su trabajo, un ahorro aproximado de $ 48.000 anuales, considerando dos viajes diarios.

En las regiones de Arica y Parinacota, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, O Higgins, Maule, Bíobío, Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes, el subsidio de zonas no licitadas se entregaron tarifas rebajadas en más de 2.300 servicios de transporte público, lo que equivale a más de 8.500 buses, que permitió rebajar la tarifa estudiantil al 33% de la tarifa adulta, como sucede en la capital.

De esta forma, en Temuco, la tarifa de los estudiantes de enseñanza media bajó en $ 30; de $ 160 sin subsidio a $ 130 con subsidio, mientras que los estudiantes de educación superior obtuvieron una rebaja de $ 70, de $ 200 a $ 130. Lo que implica un ahorro por año escolar de $ 15.000 a $ 33.000, respectivamente.

En subsidios de zonas aisladas, de los $ 16.000.000 (dieciséis mil millones de pesos) destinados durante el año 2011 a este financiamiento se hizo posible la operación de 409 recorridos de transporte público, vale decir, 102 más que durante el año 2010, que

permitieron dar conectividad a 350.000 personas que se encontraban en situación de aislamiento.

Regiones	Servicios 2010	Servicios 2011
Arica y Parinacota	12	12
Tarapacá	11	14
Antofagasta	5	9
Atacama	4	4
Coquimbo	20	35
Valparaíso	3	3
O'Higgins	16	27
Maule	12	15
Biobío	3	4
Araucanía	69	106
Los Ríos	22	34
Los Lagos	56	64
Aysén	57	64
Magallanes y Antártica	17	18
Total	**307**	**409**

En transporte escolar gratuito, durante el año 2011 se aumentó mediante el subsidio de 20 servicios que se prestaban en el año 2010 a 596 en el año 2011, totalizando más de $ 10.000.000 (diez mil millones de pesos). Con este subsidio se benefició a 34.743 niños de escasos recursos.

Regiones	Nº Servicios 2010	Nº Beneficiarios 2010	Nº Servicios 2011	Nº Beneficiarios 2011
Arica y Parinacota	1	8	2	54
Antofagasta			5	208
Atacama	1	53	2	81
Coquimbo	3	142	8	339
Valparaíso			5	130
Metropolitana			54	6.227
O'Higgins	7	561	99	6.525
Maule	2	54	71	4.951
Bioblo	1	12	38	2.234
Araucanía	1	22	68	3.884
Los Ríos	1	80	101	4.426
Los Lagos			122	5.272
Aysén			16	301
Magallanes y Antártica	3	91	5	111
Total	**20**	**1.023**	**596**	**34.743**

En materia de infraestructura de apoyo al transporte público, se han destinado, durante el año 2011, más de $ 35.000.000 (treinta y cinco mil millones de pesos) para la ejecución de obras que apuntan a mejorar el transporte público en las regiones, tales como nuevos paraderos, mejoramiento de puntos críticos en seguridad de tránsito, proyectos de Ciudad Modelo, estudios y obras viales.

Proyectos	Recursos 2011 (Miles de pesos)
Ciudad Modelo	1.204.000
Estudios	750.631
Programa Paraderos	16.160.526
Proyectos Conaset	2.290.355
Proyectos MINVU	15.096.424
Total general	**35.501.936**

En relación al Programa Renueva Tu Micro, se informó que se recibieron alrededor de 1.000 postulaciones en sólo 4 meses,

desde septiembre a diciembre del año 2011. En el año 2011, se dispuso para este Programa de un presupuesto de $ 5.606.000 (cinco mil seiscientos seis millones de pesos), se aprobaron 964 postulaciones, de las cuales se concretaron 643.

Este Programa se encuentra operativo en todo el país, salvo en las regiones de Valparaíso y de Aysén, donde se espera que se inicie en el presenta año.

Por último, en relación al Fondo Nacional de Desarrollo Regional, se explicó que más de $ 32.000.000 (treinta y dos mil millones de pesos) se traspasaron directamente desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los Gobiernos Regionales del todo el país. Estos recursos se destinaron a mejoramiento de pavimentos, instalación de semáforos, nuevos caminos en zonas rurales, reparación y construcción de nuevas veredas, entre otras.

A lo anterior se debe agregar $ 124.192.000.000 (ciento veinticuatro mil ciento noventa y dos mil millones de pesos) transferidos directamente desde el Tesoro Público a los Gobiernos Regionales, recursos que se destinan principalmente a proyectos de infraestructura, lo que se traduce en un monto total de $ 254.576.000.000 (doscientos cincuenta y cuatro mil quinientos setenta y seis mil millones de pesos) para las regiones del país, que se financian mediante la ley de Transantiago.

Finalizada la intervención anterior, **el Honorable Senador señor Cantero** hizo presente que el énfasis en materia de transporte debe consistir en privilegiar el transporte mayor. Luego, manifestó su preocupación por las presiones que pueda ejercer el transporte menor y los monopolios que operan en la ciudad de Santiago.

Por otra parte, expresó que se ha demostrado que el Estado no tiene capacidad para regular el uso de las vías y el sistema de transporte que se debe implementar debe ser racional y funcional a la comunidad, con recorridos más humanos que faciliten la vida de las personas.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, expresó que la solución del Transantiago considera al transporte mayor, no obstante, también se ha incluido a los taxis colectivos debido a que en diversas regiones es el medio principal de transporte público. A su vez, se debe considerar que los cupos para este medio de transporte son limitados por lo que no se producirá un crecimiento excesivo.

Informó que para la ciudad de Antofagasta se considera la implementación de un tranvía.

La iniciativa legal en estudio flexibiliza el uso de los recursos, tanto para Santiago como para las regiones del país. Los recursos para Transantiago son los mismos del año 2011 y para las regiones se considera el otorgamiento de recursos para los recorridos rurales, para las ciudades que no tienen licitación. En la actualidad, existe una segregación porque sólo para algunos lugares se considera el otorgamiento de subsidios.

Además, se establece un mecanismo que obliga que al menos el 50% de los recursos se destine a las tarifas o mejoras de servicio, que es lo mismo que lo anterior, se incorpora a ferrocarriles y se flexibiliza la disociación que existe entre Santiago y el resto del país, con lo cual se permite que si una provincia que no está incluida en este Plan de Transporte pueda ocupar parte de sus recursos para integrarse y financiar el costo que implica la integración.

De esto modo, el proyecto de ley pasa a ser un sistema integral de transporte público.

El Honorable Senador señor Girardi anunció su voto a favor de este proyecto de ley señalando que se debe realizar una política de transporte integrado dirigido a las zonas suburbanas rurales de la Región Metropolitana, analizándose especialmente, la situación de las provincias de Chacabuco, Maipo, localidad de San Bernardo, Colina, Melipilla y Talagante, que son zonas de expansión en que se debe resolver con anterioridad los problemas de transporte que se puedan presentar en el futuro, a través de un sistema que establezca la preeminencia de un transporte público complementado con alimentadores y metros.

Se debe abordar el crecimiento futuro de Santiago.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, señaló que se han presentado dificultades en las regiones con la ejecución de los recursos a través de los Gobiernos Regionales por lo que se han efectuado reasignaciones, por lo que esta iniciativa legal resulta positiva en el sentido de proponer una menor asignación con esta modalidad.

- En votación este proyecto de ley, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cantero, Chahuán y Girardi.

- - - - - - - - -

TEXTO DEL PROYECTO

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

PROYECTO DE LEY:

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

1) Reemplázase el artículo 2º por el siguiente:

"**Artículo 2º**.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

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

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

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte

de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y,o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley. La referida distribución se realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.”.

2) En el artículo 3º:

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

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

b) Modifícase el inciso tercero de la siguiente manera:

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

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

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

3) En el artículo 4º:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

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

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

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

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

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

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

4) Sustitúyese el artículo 5º por el siguiente:

"**Artículo 5º**.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y,o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

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

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

5) En el artículo 8º:

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

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

6) En el artículo 14:

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

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

c) Agrégase la siguiente letra f):

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

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

8) Sustitúyese el artículo 20 por el siguiente:

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

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

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

9) Sustitúyese el Artículo 21 por el siguiente:

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

10) Elimínase en el inciso segundo del Artículo Segundo Transitorio la frase "En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° letra b).".

11) Reemplázase el Artículo Tercero Transitorio por el siguiente:

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

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

Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

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

12) Sustitúyese el Artículo Cuarto Transitorio por el siguiente:

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

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y los gobiernos regionales; la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

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

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

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

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

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

Las medidas regulatorias que se determinen, en función de la facultad anterior, tendrán una duración máxima de 5 años contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto

administrativo que la apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de 2 años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos, establecido en el artículo 14 de la ley N° 20.378.

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

- - - - - - - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día 29 de agosto de 2012, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Carlos Cantero Ojeda y Guido Girardi Lavín.

Sala de la Comisión, a 31 de agosto de 2012.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY Nº 20.378, QUE CREÓ UN SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, INCREMENTANDO LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO Y CREANDO EL FONDO DE APOYO REGIONAL (FAR).

BOLETÍN N° 8.289-15

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

1.- Incrementar el subsidio permanente dispuesto en el artículo 2° de la ley N° 20.378, como asimismo el aporte especial adicional establecido en sus artículos 3° y 4° transitorio.

2.- Dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público mayor, considerando la brecha que existe entre los ingresos por pasaje escolar y los costos del viaje para el sistema.

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

3.- Reconstituir los equilibrios financieros del sistema a los niveles de régimen, representados en el comportamiento del año 2011, y proyectados al 2022, año en que terminan su vigencia la totalidad de los actuales contratos de concesión de vías de la ciudad de Santiago.

4.- Dar una mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones, con el objeto de mejorar las condiciones y tarifas del transporte público mayor, permitiendo además una gestión más eficiente y eficaz de los proyectos y recursos, mediante el reordenamiento de una serie de procedimientos, normativas y referencias que, pese a aplicarse a los aspectos generales del trasporte en las ciudades, se vinculan al pasaje escolar.

5.- El monto de subsidio (permanente y aporte especial) correspondiente a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto,

totaliza un monto equivalente al monto de subsidio aplicado el año 2011, que se considera un año de régimen equilibrado. Respecto del monto destinado a las demás regiones del país, respecto del año 2011, representa un incremento neto de $ 118.378.000 miles considerando la ampliación de cobertura, programas y objetivos que persigue el nuevo articulado.

6.- Crear Fondo de Apoyo Regional (FAR), que permita destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario que en las últimas décadas ha sido sometido a esquemas de alto estrés financiero y operacional.

7.- Incorporan otras competencias al panel de expertos, en especial las vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación; el mejoramiento de las regulaciones al subsidio regional en relación con el sistema de transportes y la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago mediante estudios especializados.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general (3X0)

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto de ley en estudio está estructurado sobre la base de un artículo único, el cual consta de 13 numerales que modifica la ley Nº 20.378 y cinco artículos transitorios.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

V. **URGENCIA**: suma.

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

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: segundo trámite.

VIII. **APROBACION POR LA CAMARA DE DIPUTADOS**: fue aprobado en sesión de fecha 7 de agosto de 2012, en general y en particular, con 107 votos a favor, 2 en contra y 2 abstenciones.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado el 8 de agosto de 2012, dándose cuenta en la sesión 40ª ordinaria, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Hacienda.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe, aprobado en general.

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

1.- Ley N° 20.378, de 5 septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. Artículos 2, 3, 4, 5, 8, 12, 14, 15, segundo transitorio, tercero transitorio, cuarto transitorio y décimo transitorio.

2.- Decreto N° 40, de 16 de febrero de 2010, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento de funcionamiento del Panel de Expertos a que se refiere el artículo 19 de la ley N° 20.378.

3.- Ley N° 20.504, de 19 de marzo de 2011, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado.

4.- Ley N° 20.468, de 11 de noviembre de 2010, que aumenta el subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros.

5.- Ley N° 18.696, de 31 de marzo de 1988, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

6.- Ley Nº 18.020, de 17 de agosto de 1981, que establece un subsidio familiar para personas de escasos recursos y modifica la norma que indica. Artículo 3°.

7.- Decreto con Fuerza de Ley N° 150, de 25 de marzo de 1982, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de las normas sobre sistema único de prestaciones familiares y sistemas de subsidios de cesantía para los trabajadores de los sectores privado y público, contenidas en los Decretos N^{os} 307 y 603, ambos de 1974. Artículos 2° y 4°.

8.- Ley N° 18.987, de 11 de julio de 1990, que incrementa asignaciones, subsidios y pensiones que indica. Artículo 1°.

9.- Ley N° 18.091, de 30 de diciembre de 1981, que establece normas complementarias de incidencia presupuestaria, de personal y administración financiera. Artículo 16.

10.- Decreto de Ley N° 1263, de 28 de noviembre de 1975, del Ministerio de Hacienda, Decreto Ley orgánico de la administración financiera del Estado. Artículo 19 bis.

Valparaíso, 31 de agosto de 2012.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario