

MENSAJE DE S.E. EL
VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
CON QUE INICIA UN PROYECTO DE
LEY QUE CREA UN FONDO DE
ESTABILIZACIÓN FINANCIERA DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE LA CIUDAD DE SANTIAGO Y
DISPONE OTROS APORTES FISCALES
QUE INDICA.

SANTIAGO, junio 4 de 2007

M E N S A J E N° 269-355/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CAMARA DE
DIPUTADOS.

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que tiene por objeto, por una parte, crear un fondo de estabilización financiera del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago y, por la otra, disponer de otros aportes fiscales.

I. ANTECEDENTES.

1. El nuevo Sistema de Transporte Público para la Ciudad de Santiago.

La ley N° 18.696 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en los casos de congestión de vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos que se señalan producto de la circulación vehicular, para disponer el uso de vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, mediante procedimientos de licitación pública.

Enseguida, dicha ley señala que las bases de esas licitaciones deberán contemplar entre los aspectos que serán evaluados, criterios económicos y ambientales previamente determinados, según las diversas alternativas y modalidades de transporte.

En ejercicio de la facultad que se trata en los dos párrafos precedentes, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Resolución N° 117, de 2003, aprobó las Bases de Licitación Pública de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Mediante Buses, en adelante "Licitación Transantiago 2003". Por su parte, mediante Resolución Exenta N° 331, de 2005, de dicho Ministerio, se aprobaron los contratos de concesión, suscritos con fecha 28 de enero de 2005, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas Concesionarias de las Unidades de Negocio que en ella se indican.

Las Bases de Licitación Transantiago 2003 contemplaron como condición necesaria la prestación de servicios complementarios de administración financiera y de la captura, procesamiento y distribución de la información generada por los servicios de transporte y de atención a usuarios. A dicho efecto, mediante Resolución N° 15, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las Bases de Licitación Pública del Contrato de Prestación de Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, en adelante "Licitación AFT 2004", proceso que concluyó con la suscripción del contrato respectivo, aprobado por Resolución Exenta N° 1853, de 2005, de esa Secretaría de Estado.

Finalmente, el servicio complementario referido al procesamiento de información y a la información a los usuarios, fue contratado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Resolución Exenta N° 1079, de 2006, una vez concluido el proceso de licitación pública cuyas Bases de Licitación fueron aprobadas mediante Resolución N° 19, de 2006. De acuerdo a lo previsto en las Bases de Licitación Transantiago 2003, el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, en adelante el "Sistema", comprende un conjunto de tareas que van desde el rediseño físico y operacional del transporte público, hasta el mejoramiento de los medios de información a los usuarios, incluyendo también la modernización tecnológica de los servicios, la diversificación de la oferta, la integración física, operacional y tarifaria de los distintos medios de transporte, que supone un modo único de acceso al sistema (la tarjeta Bip), la infraestructura especializada para el transporte público, los incentivos para la empresarización del sector y la profesionalización del personal de conducción.

En ese sentido, el Sistema estructura la prestación de los servicios sobre la base de la red de Metro una Red Troncal, que considera el conjunto de los principales ejes en que opera el transporte público, y una Red Alimentadora, que corresponde a servicios que se prestan en vías ubicadas al interior de áreas geográficas determinadas.

Asimismo, de acuerdo a lo previsto en las Bases de Licitación AFT 2004, la administración financiera del Sistema, condición necesaria para su funcionamiento, comprende el desarrollo de las actividades de emisión, comercialización y provisión de la red de recarga del único medio de acceso al sistema (la tarjeta Bip), de los equipamientos necesarios para la validación y registro de los viajes y/o sus etapas, así como la administración de los recursos necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y su distribución entre los diversos integrantes del Sistema, actividad que es ejercida por una entidad administradora de los recursos.

Ahora bien, como es de conocimiento público, la implementación del nuevo Plan de Transporte Público de la Ciudad de Santiago está afrontando diversas dificultades, entre

otras, el incumplimiento de los prestadores de los servicios de transportes y servicios complementarios y el eventual aumento de las tarifas que se generaría de no generar nuevos recursos al Sistema.

El Estado, frente a esta situación, se encuentra en la obligación de ofrecer y garantizar la calidad y continuidad de los servicios de transporte prestados por el Sistema, debiendo adoptar las medidas necesarias para ello en virtud de que el Estado debe cumplir el mandato constitucional de promover el bien común. Este imperativo nos obliga a adoptar las medidas tendientes a lograr que los servicios se presten en forma efectiva y de manera continua.

2. Proyectos de ley sobre la materia.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es el organismo encargado de supervigilar, fiscalizar y coordinar que cada uno de los organismos, tanto los que pertenecen al Estado como aquellos entregados a los particulares, y que componen el Sistema de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Santiago, cumplan a cabalidad con sus funciones, atribuciones y obligaciones específicas.

En consecuencia, el Ministerio de Transportes ha ejercido las acciones contempladas en los respectivos contratos en busca de la regularización del Sistema y ha adoptado y seguirá adoptando medidas para corregir los inconvenientes que han surgido con motivo de la implementación del Transantiago.

Sin embargo, el Gobierno ha considerado necesario tomar medidas adicionales, de carácter legislativo, con el mismo fin. Hasta la fecha, hemos remitido al Congreso dos proyectos de ley tendientes a dotar a la autoridad de mecanismos más eficaces de gestión y control de los servicios de transporte público de la Región Metropolitana:

a. Proyecto de ley que crea la Autoridad Metropolitana de Transportes.

Este proyecto tiene como objeto el establecimiento de un organismo encargado, entre otras atribuciones, de gestionar los servicios y de fiscalizar y sancionar a sus prestadores.

En efecto, la Autoridad Metropolitana de Transportes (AMT) deberá coordinar y organizar los distintos instrumentos y recursos destinados a gestionar esta política pública, integrando a los actores relevantes en esta materia. En este sentido, se pretende constituir una entidad de coordinación orgánica, manteniendo en los organismos sectoriales específicos la mayoría de las competencias que detentan actualmente, salvo las que corresponden al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus Secretarías Regionales Ministeriales.

Se plantea que la AMT estará constituida como unidad especializada, supeditada a las políticas y programas de transporte definidas por el Ministerio del ramo, constituyendo una instancia de gestión y fiscalización que, gestione con eficiencia y eficacia los instrumentos y recursos asignados. Este organismo tendrá su domicilio en la ciudad de Santiago, sin perjuicio de las direcciones regionales que podrán existir.

El objeto de la AMT también se extenderá a los servicios complementarios del transporte público concesionado de su competencia, tales como los de administración financiera, información al público y gestión de flota.

En relación a las funciones y atribuciones en gestión de transporte, la AMT podrá suscribir los contratos de concesión, determinar los recorridos, establecer medidas de gestión de tránsito y coordinarse con otros organismos públicos en el ámbito de su competencia.

Asimismo, la AMT, entre otras facultades, podrá fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las bases de licitación, en los contratos y en la normativa vigente, en especial en la relacionada con la prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios. Asimismo, se le dota de funciones y atribuciones que permitirán lograr la continuidad, regularidad y seguridad del servicio de transporte.

b. Proyecto de Ley que crea el Administrador Provisional de un Concesionario de Uso de Vías.

Este proyecto de ley propone una modificación a la ley N° 18.696, para permitir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que, en caso de declararse la caducidad de una concesión, designe un Administrador Provisional con el fin de asegurar la prestación del servicio en el lapso que medie entre dicha declaración y la prestación del servicio por un nuevo concesionario. Para ello, dicho administrador provisional tendrá las facultades propias de los órganos de una empresa.

El objeto de la medida propuesta es el resguardo de los intereses de los usuarios, asegurando la calidad y continuidad del servicio de transportes.

Por otra parte, se remitirá otro proyecto de ley, con el objeto de ampliar el giro social de la empresa METRO S.A. para que pueda realizar la prestación de servicios de transporte público de pasajeros también en superficie, a través de la operación de buses y minibuses, en

las situaciones especiales y excepcionales señaladas en dicho proyecto de ley en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se lo solicite. Asimismo, este proyecto de ley se basa en el interés público de dicha prestación y la necesidad de asegurar la continuidad ininterrumpida del servicio público de transporte de pasajeros.

No obstante lo anterior, estimamos necesario establecer prontamente un sistema de estabilización financiera del sistema para evitar desde ya el alza de las tarifas.

II. CONSIDERACIONES QUE FUNDAMENTAN EL PRESENTE PROYECTO DE LEY.

El financiamiento del Sistema de Transporte Público de Santiago se basa en la obligación de pago por parte de los usuarios de los servicios de transporte prestados por el Sistema.

Las tarifas iniciales a los usuarios del Sistema, fueron fijadas por el Ministerio Transporte y Telecomunicaciones, sobre la base de las estimaciones realizadas acerca de la cantidad y estructura de los viajes y los pagos, de forma que permitieran cubrir la totalidad de los costos estimados del Sistema.

Estos costos están compuestos principalmente por los pagos a los operadores de vías y de los servicios complementarios; y los ingresos, como se señaló, por los recursos provenientes del pago de la tarifa por los usuarios del Sistema.

Para establecer la estimación de los costos para el primer año de operación se utilizaron proyecciones de la demanda mes a mes, a las que corresponden los valores de demanda referencial de pasajeros transportados establecidos en las Bases de Licitación del Sistema.

En régimen, el pago a los operadores de vías y al Metro es proporcional al número de pasajeros transportados por cada operador y al pago por pasajero transportado establecido en las ofertas de licitación de cada operador. Las bases de licitación establecen que el pago por pasajero transportado para cada operador se debe ajustar mes a mes, en base a las fluctuaciones de sus costos y a las desviaciones que

existan entre la demanda observada y la demanda referencial. Sin embargo, durante los primeros meses del Sistema, se estableció que el pago a los operadores de vías se haría sólo en base a la demanda referencial, sin considerar la demanda efectiva observada por cada operador, al no contar con ciertas aplicaciones tecnológicas.

Ahora bien, debido a las dificultades que se han producido, se ha registrado una baja considerable en la recaudación del sistema, que actualmente percibe sólo un 63% de los ingresos previstos.

Existen diversos motivos para esta baja recaudación, tales como el hecho que en la actualidad se realizan menos viajes que los estimados, debido a los altos tiempos de espera que enfrentan los usuarios; el que algunos de los buses no han tenido operativos los sistemas de validación y las descargas de éstos; el que ciertas deficiencias en la determinación del sentido de los viajes dentro de la ventana horaria en la cual el pago efectuado es válido; en fin, el desconocimiento de la ubicación y del horario de funcionamiento de los puntos de carga del medio de acceso y la necesidad de efectuar trasbordos.

Adicionalmente, la recaudación del sistema también se ha visto fuertemente afectada por las altas tasas de evasión, esto es, por el incumplimiento de la obligación de pago de la tarifa por parte de usuarios de los servicios de transportes.

Por otra parte, el sistema ha incurrido en mayores costos a los estimados para poder cubrir adecuadamente la demanda de transporte, en recorridos y frecuencia, lo que ha implicado la necesidad de contar con un mayor número de buses, adicionales a los previstos inicialmente. Así, por ejemplo, los concesionarios han debido contratar transitoriamente buses interurbanos, que se irán reemplazando por nuevos buses que se incorporarán a las flotas existentes, de modo de ampliar la cobertura de los servicios prestados.

Todo lo anterior genera una transitoria falta de correspondencia entre los ingresos del

Sistema y los costos de éste, siendo mayores los costos que deben ser cubiertos.

Como ya se mencionó, la estructura tarifaria del Sistema de Transporte Público de Santiago se basa en un equilibrio de ingresos y costos. Por ello, frente a desequilibrios como el anteriormente mencionado, el Sistema cuenta con mecanismo para asegurar su equilibrio financiero: el ajuste de la tarifa al usuario, aumentando la tarifa hasta que sus costos correspondan con sus ingresos.

En efecto, los contratos de concesión de las "Bases de Licitación Transantiago 2003", establecen que las tarifas serán calculadas por el AFT -e informadas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones- con estricta sujeción a los procedimientos, fórmulas y conceptos contenidos entre otros, en el Anexo 9 de las referidas Bases. De ese modo, el ajuste de la tarifa se produce en forma automática para mantener el equilibrio del sistema, subiendo o bajando las tarifas a los usuarios, según corresponda.

Es por esta razón, que con el fin de evitar un inminente alza de tarifas, que perjudicaría directamente a los usuarios del Sistema, se requieren transitoriamente recursos fiscales que suplementen los ingresos del sistema afectados por los factores referidos anteriormente, de manera de que se mantenga el equilibrio de ingresos y costos del Sistema.

A su vez, y dadas las dificultades antes mencionadas, es menester precisar que, no obstante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha ejercido las acciones contempladas en los contratos respectivos, se ha hecho necesario establecer un mecanismo que permita que las tarifas a los usuarios no sufran alteraciones en el corto plazo, equilibrando transitoriamente los ingresos y costos del Sistema de Transporte Público de la Región Metropolitana hasta que alcance su normal funcionamiento.

Ahora bien, al permitir la estabilidad financiera del sistema, se otorga a los diversos integrantes de éste un ambiente más propicio para desarrollar inversiones que inciden en mejoras en la prestación de sus servicios, como por ejemplo, la incorporación de nuevos buses a su flota o la renovación de éstos.

Por otra parte, la iniciativa propone la entrega de recursos destinados a programas transitorios de control de evasión del pago de la tarifa en el Sistema, que tendrán por objeto, entre otros, generar incentivos, en particular a los conductores, para disminuir la evasión. Ello resultará en un aumento de los ingresos del Sistema, que permitirá que guarden la debida relación con los costos de éste, evitando presiones coyunturales en las tarifas.

De ese modo, con el presente proyecto de ley, sumado a los anteriores, se plantean mecanismos que posibilitarán la corrección de las diversas dificultades que han marcado el inicio del Sistema, tendiendo hacia su normalización.

Considerando que el aporte fiscal al Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, descrito precedentemente, tiene por objeto principal contribuir a la estabilización financiera del mismo, y como muestra de la preocupación del Gobierno por generar mejores condiciones para el bienestar de todas las chilenas y chilenos, y de la importancia de las Regiones y Municipios para este fin, planteamos en forma adicional un aporte a todas las regiones del país distintas de la Región Metropolitana y un aporte al Fondo Común Municipal.

En efecto, se propone al Congreso la aprobación de aportes fiscales a las Regiones y a las comunas de la Región Metropolitana donde no opere el Transantiago, de modo de fortalecer los instrumentos de inversión en ellas.

Dicho aporte se estructura, al igual que el aporte fiscal al Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, sobre la base de un aporte fiscal reembolsable y un segundo aporte fiscal, esta vez no reembolsable. Los detalles de estos aportes y de las demás normas propuestas se explican a continuación.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO.

1. El Fondo de Estabilización y Aportes al Transantiago.

Las materias que regula el presente proyecto son, en primer lugar, la creación de un Fondo de Estabilización del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, con el objeto de dar estabilidad al régimen tarifario

del referido Sistema y transitoriamente, otorgar incentivos por cumplimiento de programas de control de evasión.

Para estos efectos, la iniciativa propone, en segundo lugar, autorizar aportes al referido Fondo. De esta forma, se autoriza al Ministerio de Hacienda, en las condiciones que se indican en el proyecto, que efectúe un aporte reembolsable de hasta \$ 98.800.000 miles y un aporte de hasta \$ 52.000.000 miles, como aporte fiscal no reembolsable.

Los referidos aportes deberán efectuarse gradualmente para solucionar los compromisos del Sistema con los Concesionarios de Uso de Vías, de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Se propone también que los recursos correspondientes deban destinarse, en primer término, a cumplir con las obligaciones que el Sistema mantenga con la Empresa de Transporte de Pasajeros METRO S.A., las que deberán ser objeto de prepago

En tercer lugar, se dispone que para efectuar la transferencia desde el Fondo al Sistema de los aportes reembolsables antes señalados, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y todos los Concesionarios de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago, además del administrador financiero Transantiago, suscribirán los convenios necesarios al efecto. En estos convenios se deberán incorporar las normas que se requieran para la aplicación de dichos recursos, tales como las condiciones, modalidades y procedimientos, así como las relativas a su restitución, tratándose del aporte reembolsable.

En cuarto lugar, se establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá convenir con los Concesionarios de Uso de Vías y con la entidad administradora, la constitución de una cuenta especial destinada al reembolso de los aportes efectuados por el Fisco y de los compromisos asumidos con cargo a la Cuenta. El plazo para el reembolso, no podrá ser inferior a 10 años, con un período de gracia máximo de cuatro años.

En quinto lugar, el proyecto establece mecanismos de control de los aportes al Sistema. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proporcionará a la Comisión Especial de Presupuestos, un informe trimestral sobre el destino de estos recursos, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda. Asimismo, se dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá encargar a una empresa de auditoría externa, la elaboración de informes sobre el destino de los aportes al Sistema.

2. Aportes a Regiones.

También, el proyecto de ley propone aportes para los Gobiernos Regionales y el Gobierno Regional correspondiente a la Región Metropolitana sólo respecto de las comunas en las que no opera el Sistema, para el financiamiento de iniciativas de inversión en infraestructura vial, transporte, telecomunicaciones y servicios complementarios. Estos Gobiernos Regionales recibirán en conjunto un aporte fiscal directo por \$52.000 millones, más un aporte reembolsable por un monto de \$98.800 millones, en los términos señalados en el proyecto de ley.

De acuerdo a lo anterior, estos Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos, para iniciativas de inversión, por sobre los niveles autorizados en la ley de presupuestos del año 2007, por la cantidad equivalente al aporte fiscal no reembolsable efectuado al Sistema de transporte público de Santiago, distribuyéndose en la forma que señala el proyecto.

Por otro parte, de acuerdo a la capacidad de ejecución de cada uno de los Gobiernos Regionales, los recursos se podrán incorporar en el presupuesto del año 2007. El saldo que no se gaste en 2007, se incorporará inicialmente como provisión de la partida presupuestaria para el año 2008 de la Subsecretaría Regional de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior.

Adicionalmente, se propone que los Gobiernos Regionales destinatarios del referido aporte, que se comprometan a reembolsar los montos utilizados para los fines ya indicados, podrán solicitar en conjunto un monto equivalente al

aporte fiscal reembolsable dispuesto para el referido Sistema, para ser destinado a iniciativas de inversión en infraestructura vial, de transporte y de telecomunicaciones, y sus elementos complementarios. Las condiciones financieras que se hayan establecido para este reembolso, no podrán ser distintas a las que se convengan para los aportes fiscales al sistema.

3. Aporte extraordinario al Fondo Común Municipal.

Finalmente, el proyecto de ley autoriza al Ministro de Hacienda para que, mediante decreto, efectúe durante el año 2007 y por una sola vez, un aporte extraordinario al Fondo Común Municipal por un monto de \$13.000 millones.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y:

"TÍTULO I

DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN FINANCIERA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

ARTÍCULO 1°.- Créase un fondo de estabilización financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, en adelante "el Fondo", con el objeto de dar estabilidad al régimen tarifario del referido Sistema, el que se incorporará a la Ley de Presupuestos vigente.

El Fondo se constituirá con los aportes fiscales a que se refiere el artículo 2° de esta ley, y operará de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

ARTÍCULO 2°.- Autorízase al Ministro de Hacienda para que durante el año 2007, mediante uno o más decretos expedidos bajo la fórmula "Por Orden del Presidente de la República", efectúe al Fondo un aporte reembolsable de hasta \$98.800.000 miles. Los recursos correspondientes a dicho aporte solamente se transferirán al sistema una vez que se establezcan los términos de su reembolso, en conformidad a lo establecido en el artículo 4° de esta ley, lo cual será informado por el Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones. El plazo para el reembolso no podrá ser inferior a 10 años con un período de gracia máximo de 4 años.

Asimismo, autorízase al Ministro de Hacienda para que en el mismo año, mediante igual procedimiento transfiera la cantidad de \$52.000.000 miles, como aporte fiscal no reembolsable al Fondo.

ARTÍCULO 3°.- No podrán transferirse al Sistema los recursos a que se refiere el inciso 1° del artículo 2° de esta ley, sin que, previamente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y todos los Concesionarios de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago, además del Administrador Financiero de Transantiago, en adelante el AFT, suscriban los convenios necesarios al efecto. En estos convenios se deberán incorporar las normas necesarias para la aplicación de dichos recursos, tales como las condiciones, modalidades y procedimientos, así como las relativas a su restitución.

Los convenios a que se refiere el inciso anterior, deberán contar con la visación previa del Ministerio de Hacienda y los recursos sólo podrán ser utilizados para la finalidad establecida en el artículo 1°.

ARTÍCULO 4°.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, en los referidos convenios se establecerá la entrega de recursos, con cargo al Fondo, destinados a programas transitorios de control de evasión del pago de la tarifa en el Sistema, que tendrán por objeto, entre otros, generar incentivos para disminuir la evasión, en particular destinados a los conductores.

ARTÍCULO 5°.- Los aportes a los que se refiere el artículo 2° deberán transferirse gradualmente para solucionar los compromisos del Sistema con los Concesionarios de Uso de Vías, en conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 1°.

ARTÍCULO 6°.- Los Concesionarios de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago, el AFT y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, convendrán la constitución de una cuenta especial de reembolso, en adelante "la Cuenta", destinada al reembolso de los aportes efectuados por el Fisco y de los compromisos asumidos con cargo a la Cuenta.

La Cuenta será administrada por el AFT y constituirá un patrimonio separado de los recursos propios de ésta, de los Concesionarios de Uso de Vías y de los prestadores de servicios complementarios.

Las operaciones de la Cuenta serán efectuadas a nombre de ésta y se contabilizarán separadamente. En virtud de lo establecido en los convenios a que se refiere el artículo 3°, podrán efectuarse inversiones financieras de las que será titular la Cuenta y contraer deuda con cargo a la misma, en las condiciones y plazos que se establezcan en los contratos de endeudamiento respectivos, los que deberán contar con la autorización previa de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.

ARTÍCULO 7°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proporcionará a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo 2°, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá encargar a una empresa de auditoría externa, inscrita en el registro que al efecto lleva la Superintendencia de Valores y Seguros, la elaboración de informes sobre el destino de los aportes a que se refiere el artículo 2°.

El AFT deberá proporcionar a la empresa de auditoría externa, la información y antecedentes que ésta requiera para los efectos de lo dispuesto en el inciso anterior.

ARTÍCULO 8°.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3° y 5°, los recursos a que se refiere el inciso 2° del artículo 2°, deberán destinarse, en primer término, a cumplir con las obligaciones que el Sistema mantenga con la Empresa de Transporte de Pasajeros METRO S.A., las que deberán ser objeto de prepago.

TÍTULO II

DE LOS APORTES A REGIONES

ARTÍCULO 9°.- Los Gobiernos Regionales y el Gobierno Regional correspondiente a la Región Metropolitana sólo respecto de las comunas en las que no opera el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, recibirán en conjunto un aporte fiscal por un monto total equivalente a aquél a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de esta ley. Para ello, se constituirá una provisión especial 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 o al Programa de Mejoramiento Urbano y Equipamiento Comunal, con sujeción a lo dispuesto en los incisos siguientes.

Los Gobiernos Regionales a que se refiere el inciso precedente, estarán facultados para comprometer gastos, para iniciativas de inversión en infraestructura vial, de transportes, de telecomunicaciones y sus elementos complementarios, por sobre los niveles autorizados en la ley de presupuestos del año 2007, hasta por el monto que se les determine por aplicación de este artículo.

El 60% de los recursos a que se refiere el inciso primero de este artículo se distribuirá entre las catorce 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. El 40% restante se distribuirá proporcionalmente a los montos devengados por los Gobiernos Regionales a que se refiere este artículo en los subtítulos 31 y 33 de sus respectivos presupuestos, entre el 1° de enero y el 30 de junio de 2007.

Tratándose de las regiones de Los Ríos y de Arica y Parinacota, los montos devengados que les correspondan para el cálculo del 40% deberán considerar los montos devengados en los subtítulos 31 y 33 en los presupuestos de las regiones de origen, que correspondan o incidan en el territorio de las nuevas regiones, debiendo rebajarse dichos montos de las regiones de origen.

Los montos que corresponda distribuir proporcionalmente a las comunas de la Región Metropolitana a que se refiere el inciso 1° de este artículo, serán determinados mediante decreto del Ministerio del Interior, expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el que deberá además ser suscrito por el Ministro de Hacienda.

Los montos que podrán comprometer el año 2007, conforme lo dispuesto en el inciso segundo del presente artículo, les serán comunicados a los respectivos Gobiernos Regionales mediante oficio de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, el que deberá contar con la visación previa de la Dirección de Presupuestos. De acuerdo a la capacidad de ejecución de cada uno de los Gobiernos Regionales, estos recursos se podrán incorporar en el presupuesto del año 2007 y el saldo se incorporará inicialmente como provisión de la partida presupuestaria para el año 2008 de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior.

La Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior proporcionará a la Comisión Especial de Presupuestos, un informe trimestral de la aplicación de los recursos a que se refiere este artículo.

ARTÍCULO 10.- Los Gobiernos Regionales que sean destinatarios del aporte a que se refiere el artículo anterior, podrán recibir en conjunto un aporte fiscal reembolsable por un monto equivalente a aquel dispuesto en el inciso 1° del artículo 2° de

la presente ley. Para lo anterior, se requerirá de una solicitud y de un compromiso de reembolso de los montos utilizados, de acuerdo a las condiciones financieras y demás normas que se establezcan en los convenios que suscriban al efecto con la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo y de Hacienda, los que deberán contar con la visación previa de la Dirección de Presupuestos.

Dicho aporte deberá ser destinado a iniciativas de inversión en infraestructura vial, de transportes, de telecomunicaciones y sus elementos complementarios.

La distribución entre regiones se efectuará aplicando el mismo procedimiento y condiciones establecidos en los incisos tercero y cuarto del artículo 9°.

Los recursos se podrán solicitar hasta el 31 de diciembre de 2008 y se incorporarán anualmente y hasta el año 2009 inclusive en los presupuestos de los Gobiernos Regionales a que se refiere el inciso 1°.

El plazo para el reembolso no podrá ser inferior a 10 años con un período máximo de gracia de 4 años.

TÍTULO III

DEL APOORTE EXTRAORDINARIO AL FONDO COMÚN MUNICIPAL

ARTÍCULO 11.- Autorízase al Ministro de Hacienda para que, a contar del primer día del mes siguiente al de entrada en vigencia de las autorizaciones de aportes a las regiones establecida en los artículos 9° y 10° de esta ley, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por Orden del Presidente de la República", efectúe durante el año 2007 y por una sola vez, un aporte extraordinario al Fondo Común Municipal a que se refiere el artículo 14 de ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, por un monto de \$13.000.000 miles.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.- El mayor gasto que representen durante el año 2007 los aportes no reembolsables a que se refieren el inciso segundo del artículo 2° y el artículo 9° de esta ley, así como el aporte dispuesto en el artículo 11°, se financiará con cargo al incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros y se imputará al ítem respectivo de la partida presupuestaria Tesoro Público, entendiéndose incrementada en el equivalente a dichos aportes la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.141.

Los aportes reembolsables señalados en el inciso primero del artículo 2º y en el artículo 10º de esta ley, se financiarán con cargo a la enajenación de activos financieros, y se imputarán al ítem respectivo de la partida presupuestaria Tesoro Público.

ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO.- Mediante decreto supremo emanado del Ministerio de Hacienda, podrán incorporarse asociado al Presupuesto del Fondo a que se refiere esta ley las glosas necesarias para su aplicación.”.

Dios guarde a V.E.,

BELISARIO VELASCO BARAONA
Vicepresidente de la República

RENÉ CORTÁZAR SANZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

ANDRÉS VELASCO BRAÑES
Ministro de Hacienda

FELIPE HARBOE BASCUÑÁN
Ministro del Interior (S)

JOSÉ ANTONIO VIERA-GALLO QUESNEY
Ministro
Secretario General de la Presidencia