MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°20.378 QUE CREA UN SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PUBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, INCREMENTANDO LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO Y CREANDO EL FONDO DE APOYO REGIONAL (FAR).

SANTIAGO, 16 de abril de 2012.

M E N S A J E Nº 041-360/

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

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a la consideración de esa H. Cámara un proyecto de ley que modifica la Ley N°20.378 que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR).

I. ANTECEDENTES

El Sistema de Transporte Público para la ciudad de Santiago, denominado Transantiago, comenzó su etapa de régimen en febrero del año 2007. El nuevo sistema de transporte apuntaba principalmente, junto con formalizar de mejor manera el desarrollo de esta actividad, a promover el uso del transporte público, reducir la contaminación y disminuir la congestión vial, mediante la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte.

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.

El acuerdo recién señalado se orientó, principalmente, a reconocer el efecto financiero de privilegiar a los estudiantes con una tarifa rebajada y la necesidad de lograr un equilibrio operacional y financiero sobre el Transantiago, en base a proyectar el comportamiento de ingresos y costos del sistema para los siguientes años, logrando así una estimación de los subsidios permanente y transitorio requeridos para el Transantiago hasta el año 2014, inclusive. En este contexto, lo que se estimó es que los márgenes adicionales de financiamiento se lograrían mediante alzas en las tarifas del sistema.

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 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 Ley N°20.468, en octubre de 2010. Ambas iniciativas contaron con un amplio apoyo parlamentario, en atención a que existió un acuerdo transversal en el sentido de reconocer las necesidades que los motivaban y hacer efectiva la voluntad de todos los sectores con miras a superarlos.

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 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.

En razón de lo expuesto, es que el Supremo Gobierno, habiendo recibido además la petición expresa de los Diputados integrantes de la Comisión de Obras Públicas y Transportes de la Cámara de Diputados H. Diputados Gustavo Hasbún Selume, Joaquín Tuma Zedán, Juan Carlos Latorre, Pepe Auth, Clemira Pacheco, Leopoldo Pérez, Alejandra Sepúlveda, René Manuel García y Javier Hernández, como

asimismo del actual Presidente de dicha Cámara, H. Diputado Nicolás Mönckeberg, el Primer Vicepresidente, H. Diputado Carlos Recondo y el Segundo Vicepresidente, H. Diputado Miodrag Marinovic, de los H. Diputados Mónica Zalaquett y René Pérez y el Presidente la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, H. Senador Francisco Chahuán Chahuán, representativos de todos los sectores, ha estimado pertinente iniciar el presente proyecto de ley, con miras a:

a) Facilitar el fortalecimiento del transporte público mayor, dado que presenta importantes externalidades positivas para las ciudades, en términos de disminución de la congestión y de las fuentes móviles de emisión;

b) Focalizar el gasto público en el acceso y calidad del transporte público mayor, pues constituye una alternativa al explosivo incremento del parque vehicular, que requiere de permanente expansión de la infraestructura;

c) Beneficiar al sector más vulnerable donde se concentran la mayor proporción de usuarios del transporte público mayor de pasajeros, quienes ya soportan una importante carga en sus presupuestos por las tarifas hoy vigentes, que pueden llegar a representar hasta un 85% de la canasta de gastos de un hogar tipo de los dos primeros deciles.

d) Equilibrar financieramente el sistema, en el caso de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de manera de disminuir la presión deficitaria y la inestabilidad tanto financiera como operacional.

e) En el caso de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, generar las flexibilizaciones necesarias para profundizar una serie de programas que, si bien han permitido reducir las tarifas a amplios sectores de la población, aún son insuficientes en cuanto a su cobertura; continuar con la

renovación de la flota que presta los servicios de transporte público mayor; impulsar el desarrollo del modo de transporte ferroviario; y dotar a las regiones de recursos que permitan abordar proyectos relevantes que aporten soluciones de fondo a las necesidades de todo el país, en los ámbitos socialmente más rentables y prioritarios.

II. IDEAS MATRICES DEL PROYECTO

Mediante el presente proyecto de ley se propone una modificación al subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo, como asimismo al aporte especial adicional establecido en los artículos tercero y cuarto transitorio de la Ley N° 20.378. El objetivo es dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público mayor. Luego, se considera 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. Asimismo, mediante esta modificación, se da 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 transporte en las ciudades, se vinculan al pasaje escolar.

Se propone, asimismo, la creación de un 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.

Finalmente, se incorporan algunas competencias al panel de expertos, vinculadas con los procesos de determinación de condiciones de operación y con otras regulaciones en el subsidio regional relacionado con transportes, y la revisión bianual del estado del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, a objeto de evaluar su funcionamiento mediante estudios especializados.

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:

Artículo Único.- Introdúzcanse las siguientes modificaciones a la Ley Nº 20.378**,** que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

1) Reemplácese artículo 2º por el siguiente:

“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 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. 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) Incorpórese las siguientes modificaciones al artículo 3º:

a) Reemplácese el inciso primero letra b), hasta su segundo punto seguido por lo siguiente: “En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, 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 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) Reemplácese en el inciso tercero, la frase “contratos respectivos” por “contratos o resoluciones respectivas”.

c) Reemplácese la frase final del inciso tercero “bases y contratos”, antes del punto seguido (.), por “bases, contratos o resoluciones”.

d) Reemplácese en el inciso tercero 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) Incorpórese las siguientes modificaciones al artículo 4º:

a) Reemplácese el inciso primero por el siguiente: “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) Elimínese el inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto al séptimo a ser incisos tercero al sexto, respectivamente.

c) Suprímase en los incisos sexto y séptimo, que pasaron a ser incisos quinto y sexto, respectivamente, la frase “considerado en la letra b)”, las dos veces que aparece.

4) Reemplácese el artículo 5º por el siguiente:

“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) Incorpórese las siguientes modificaciones al artículo 8º:

a) Suprímase 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) Reemplácese en el artículo 12º la expresión “vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros” por “servicios de transporte público mayor”.

7) Incorpórese las siguientes modificaciones al artículo 14º:

a) Reemplácese en la letra a) la expresión “mensualmente” por “trimestralmente”; e intercálase entre la expresión “remunerado de pasajeros” y el punto aparte (.) al final de la letra a), 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) Agréguese la siguiente letra f), nueva: “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).”.

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

9) Elimínese 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).”.

10) Reemplácese el Artículo Tercero Transitorio por el siguiente: “Autorícese 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.”

11) Reemplácese el Artículo Cuarto Transitorio por el siguiente:

“Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, 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° b), 4° y 5°.

Las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos y programas, 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.

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

1.- Grandes Proyectos de desarrollo, infraestructura general, transporte público, modernización, y otros. En caso que los proyectos involucren más de una región y más de un período presupuestario, requerirán para su ejecución contar con el acuerdo de los gobiernos regionales respectivos. 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 e Interior, 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.

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

Cualquier otro gran proyecto de inversión distinta a las señaladas anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

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, entre otros, mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios. Las normas necesarias para su administración, 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.”

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

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 el artículo cuarto letra a) derogado, el que podrá ser prorrogado hasta por tres años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

SEGUNDO: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda dispondrán de un plazo de ciento ochenta días, contados 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.

Dios guarde a V.E.

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes y
Telecomunicaciones