

**INFORME DE LA COMISIÓN DE
TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,**
recaído en el proyecto de ley, en primer trámite
constitucional, que modifica el régimen jurídico del
transporte público concesionado.

BOLETÍN Nº 7.085-15.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y
Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley, en
primer trámite constitucional, enunciado en el rubro, originado en un Mensaje
de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”, el
28 de julio de 2010.

Dejamos constancia que este proyecto de ley se
discutió sólo en general, en conformidad a lo dispuesto en el inciso sexto del
artículo 36, del Reglamento del Senado.

NORMAS DE QUORUM ESPECIAL

Son normas de rango orgánico constitucional
el inciso doce y veinte del artículo 3º de la ley Nº 18.696, contenidos
en las letras d) y f), respectivamente, del numeral 1) del artículo único;
el artículo 3º duodecies, contenido en el numeral 3) del artículo único y
el artículo 2º transitorio, en conformidad a lo dispuesto en los
artículos 77, inciso segundo y siguientes, de la Constitución Política de
la República, y 16 de la ley Nº 18.918, orgánica constitucional del
Congreso Nacional, por cuanto se relacionan con la organización y
atribuciones de los Tribunales de Justicia.

Por lo tanto, para los efectos constitucionales
y reglamentarios pertinentes al quórum, dejamos constancia que
dichos preceptos requieren para su aprobación, de acuerdo con el
artículo 66 de nuestra Carta Fundamental, del voto favorable de las
cuatro séptimas partes de los Senadores en ejercicio.

OPINIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA

Hacemos presente que por acuerdo de la Sala del Senado, se dirigió oficio N° 554/SEC/10, de 28 de julio de 2010, a la Excma. Corte Suprema, para recabar su parecer en relación a las normas de esta iniciativa legal, señaladas anteriormente, que dicen relación con la organización y atribuciones de los tribunales de justicia, en cumplimiento con lo preceptuado por la Constitución Política de la República y en conformidad a lo dispuesto en los artículos 77, incisos segundo y siguientes, de la Carta Fundamental, y 16 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

- - - - -

ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

Deberán, ser conocidos por la Comisión de Hacienda los artículos 1° y 2° transitorios del proyecto de ley, y aquellos que esa Comisión estime que son de su competencia, si inciden en materia presupuestaria y financiera del Estado, de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional y en conformidad con lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 27 y quinto del artículo 36 del Reglamento del Senado.

- - - - -

Dejamos constancia que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, durante el estudio de esta iniciativa legal, tomó conocimiento del Oficio N° 025/2010, de 3 de agosto de 2010, del Presidente de la Comisión de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados, señor René Manuel García García, que contiene un borrador de las conclusiones de la Comisión Investigadora sobre el Desfinanciamiento del Transantiago.

- - - - -

A una de las sesiones en que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones analizó esta iniciativa legal asistieron además de sus miembros, el Honorable Senador señor Hosain Sabag y el Honorable Diputado señor Patricio Hales.

Durante la discusión de este proyecto de ley vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé; de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt; del Subsecretario de la Secretaría General de la Presidencia, señor Claudio Alvarado; del Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González; del Asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Eduardo Cordero y de la Asesora de la Ministra de la Secretaría General de Gobierno, señora Carolina Infante.

- - - - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Modificar el marco jurídico del transporte público remunerado de pasajeros, con la finalidad de permitir al Estado contar con las herramientas adecuadas para una mejor gestión de los contratos de los servicios concesionados y así garantizar una prestación con un alto estándar de calidad y, al mismo tiempo, disponer de los instrumentos jurídicos necesarios que le permitan enfrentar en forma oportuna las contingencias que impidan la correcta marcha y prestación del servicio actual. Todo lo anterior, equilibrando, por un lado, las necesidades de los usuarios y, por otro, los derechos de los concesionarios.

ANTECEDENTES JURÍDICOS

Este proyecto de ley se relaciona con las siguientes normas jurídicas:

- **Ley N° 18.696**, modifica su artículo 3º, sustituye su artículo 3º sexies y agrega los artículos 3º septies a 3º tredecies, nuevos.
- **Ley N° 19.011**, modifica artículo 3º de la ley N° 18.696.
- **Ley N° 20.223**, que crea el Administrador Provisional de Transporte.
- **Código de Comercio**, artículo 55 del Título IV del Libro IV.
- **Código de Procedimiento Civil**, artículo 44 N° 17.
- **Ley N° 19.880**, que establece las bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado. Artículos 45, 46, 47 y 48.

- **Ley N° 20.378**, crea un subsidio nacional para el transporte publico remunerado de pasajeros.
- **Ley N° 18.840**, orgánica constitucional del Banco Central de Chile. Artículos 34, 35, 236, 58, 61, 69, 70 y 71.
- **Decreto con Fuerza de Ley N° 1**, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, artículo 113.
- **Decreto Supremo N° 212**, Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, de 21 de noviembre de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, artículo 1° bis.

Las citadas disposiciones legales regulan las siguientes materias:

El artículo 3° sexies, que se sustituye, norma los contratos de concesión y los principios que inspiran su celebración y ejecución y las facultades del Ministerio.

A este respecto la ley N° 18.696, modificada por la ley N° 20.223, así como los pronunciamientos del Tribunal Constitucional y de la Corte Suprema han declarado expresamente que esta actividad constituye un servicio público, cuestión que le da una fisonomía jurídico-pública a los contratos de concesión.

En tal sentido, el proyecto explicita que este contrato tiene por finalidad satisfacer el interés público que exige la prestación de un servicio de transporte de calidad, debiendo garantizar su continuidad, permanencia y seguridad.

De esta forma, el proyecto establece que estos principios inspiran la celebración y ejecución de este contrato, otorgando a la Administración las atribuciones necesarias para cumplir dicha finalidad y asegurar el equilibrio económico-financiero de los concesionarios.

El artículo 3° octies, nuevo, regula la obligación de informar por parte de los concesionarios y de su fiscalización.

En la actualidad la obligación de informar al Ministerio por parte de los concesionarios se encuentra consagrada en los respectivos contratos, con la finalidad de ejercer la fiscalización y control en el cumplimiento de sus obligaciones.

De esta forma, se dispone que los concesionarios quedarán sujetos a la supervisión y control del Ministerio, quien podrá pedir informes e inspeccionar las instalaciones y vehículos que comprende el

servicio y, en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes. El incumplimiento de este deber conlleva una sanción establecida a nivel legal.

El artículo 3º nonies, nuevo, norma el régimen de los bienes afectos a la concesión.

Actualmente los bienes afectos a la concesión carecen de una regulación que permita garantizar su vinculación con la prestación continua del servicio. Al respecto, el artículo 3º sexies de la ley N° 18.696, introducido por la ley N° 20.378 de 5 de septiembre de 2009, establece que la transferencia de estos bienes a quien suceda en la concesión respectiva podrá ser regulada en las bases de la licitación y en los contratos de concesión, si así lo estima el Ministerio. Por otro lado, el artículo 445 N° 17 del Código del Procedimiento Civil declara que estos bienes son inembargables.

El proyecto establece que el Ministerio deberá llevar un registro público de estos bienes los que estarán excluidos de la administración de un síndico en caso que se declare la quiebra del concesionario. En este caso, quedarán a disposición del Ministerio para efectos de determinar la continuidad del servicio o su desafectación.

Por su parte, los bienes afectos a la concesión quedarán a disposición de un Administrador Provisional en todos los casos de término anticipado de la concesión (caducidad, quiebra o término anticipado).

El artículo 3º duodecies, nuevo, regula la quiebra del concesionario.

Este constituye uno de los puntos más débiles del régimen jurídico actual, especialmente si se considera que las normas generales sobre la materia no resuelven adecuadamente el tema de la continuidad del servicio.

En el caso de la quiebra, se establecen normas expresas sobre la materia respecto del término de la concesión, la continuidad del servicio y la administración de los bienes afectos a la concesión. En este sentido el proyecto señala que la declaración de quiebra del concesionario constituye una causal de término de la concesión. En este evento, la autoridad podrá nombrar un Administrador Provisional el cual se hará cargo de los bienes afectos a la concesión. A su vez, estos bienes quedarán fuera de la administración del síndico y, por tanto, del respectivo procedimiento concursal.

El artículo 3° tredecies, nuevo, dicta normas sobre los mecanismos de continuidad del servicio.

Uno de los principales problemas que plantea el régimen actual del sistema de transporte es la falta de mecanismos e instrumentos para enfrentar la suspensión en la continuidad del servicio, cualquiera sea la causa que dé lugar a esta contingencia.

A este respecto, las normas actualmente vigentes consideran dos situaciones particulares:

a) El deber del MTT de adoptar las medidas necesarias destinadas a garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios; y

b) La regulación de la continuidad del servicio en el caso de término anticipado del contrato, lo que permite recurrir a la figura del Administrador Provisional, sin perjuicio del deber que tiene el Estado de adjudicar nuevamente la concesión bajo licitación pública o, en casos excepcionales, mediante contratación o trato directo.

A este respecto el proyecto adopta dos medidas concretas:

1. Se extiende la aplicación de las medidas de continuidad del servicio a todos los supuestos que conlleven a su suspensión o que constituyan un riesgo cierto a su continuidad, como ocurre, por ejemplo, en el caso de la quiebra del operador.

2. La continuidad del servicio hace necesario determinar los bienes que estarían afectos a la concesión y, además, las fórmulas destinadas a dar a los continuadores (Administrador Provisional o nuevo concesionario) la posibilidad de contar con capital de trabajo que le permitan llevar adelante dicha continuidad.

ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje que dio origen a este proyecto de ley señala que uno de los problemas prioritarios que debe enfrentar el país y que constituye uno de los desafíos que demanda nuestra sociedad actual de parte del Estado es la necesidad de contar con un sistema de transporte público eficiente, de calidad y seguro.

El crecimiento de las ciudades y una mayor concentración de la población en los núcleos urbanos ha generado desde hace ya largo tiempo una serie de problemas asociados a la congestión de sus vías, la extensión de los tiempos de viaje, la contaminación atmosférica y acústica, afectando, en definitiva, la calidad de vida de todos los ciudadanos.

A la fecha este diagnóstico no ha mejorado, a pesar de haberse diseñado y proyectado diversos modelos para enfrentar estas dificultades. Con tal objeto se ha hecho un acabado estudio para determinar cuáles debieran ser las alternativas y herramientas con que debe contar el Estado de Chile para incorporar modificaciones al sistema de transporte público nacional y así mejorar las condiciones y calidad de dicho servicio.

El Ejecutivo ha elaborado el presente proyecto de ley, con la finalidad de contar con un marco jurídico que asegure un servicio de transporte con un adecuado estándar de calidad y que permita una mejora efectiva que favorezca a todos los ciudadanos y usuarios de dicho sistema.

Hasta el año 1975 esta fue una actividad intensamente regulada. La Subsecretaría de Transportes contaba con una serie de atribuciones sobre la materia, tales como la determinación de las rutas o recorridos por donde debía operar el servicio, las condiciones técnicas y el número de buses que debían circular, sus frecuencias, sus tarifas, etc. Además, cualquier operación del transporte público o privado exigía de un permiso o autorización previa de la autoridad.

La política de liberalizaciones implementada desde mediados de los años setenta determinó una progresiva desregulación de la actividad mediante diversas medidas (derogación de regulaciones de frecuencia, tarifas y número de buses, flexibilización de recorridos, etc.), que se extendió hasta 1988 cuando se procedió a liberalizar totalmente la actividad al eliminarse la necesidad de obtener autorización previa para operar. De este modo, a finales de la década de los ochenta cualquier persona podía comprar un bus y desempeñarse como transportista sin mayores restricciones, fueren de tarifas o recorridos. La implementación de esta política en el transporte público permitió incrementar sustantivamente la oferta, lo que significó un aumento positivo en la cobertura y una disminución de los tiempos de espera, todo ello en beneficio de los usuarios. Sin embargo, no se logró una disminución de los precios de viaje y, además, afloraron una serie de externalidades negativas, como fueron los problemas de congestión en determinadas zonas, contaminación ambiental, falta de seguridad en los viajes por las carreras que acostumbraban a realizar los buses para obtener más pasajeros, etc.

A partir de 1990 comenzó una tercera etapa, que se inicia con la dictación de la ley N° 19.011, del 12 de diciembre de 1990, que incorporó al régimen vigente de la ley N° 18.696, del 31 de marzo de 1988, un nuevo artículo 3°. Esta disposición establece que el transporte público es una actividad libre, lo cual significa que los particulares tienen libre iniciativa para desarrollarlo. Sin embargo, se facultó al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) para intervenir en esta actividad por dos vías:

a) A través de la regulación, estableciendo reglamentaciones generales relativas a la forma en que deben operar dichos servicios; y

b) Entregando en concesión a particulares el uso de las vías mediante un procedimiento de licitación pública y la suscripción de los contratos de concesión respectivos para la prestación de dicho servicio de transportes.

La incorporación de esta normativa se realizó con el explícito objetivo de perfeccionar el funcionamiento del mercado de transporte público de pasajeros en atención a las externalidades negativas que estaba provocando, aunque respetando en todo momento la titularidad privada en la prestación de este servicio.

En el marco descrito anteriormente, se diseñó centralmente el Plan de Transporte Urbano de Santiago (Transantiago), a partir de la exclusión de determinadas vías de la región metropolitana del régimen general (actividad libre), sometiéndolas a un sistema de licitación más intenso y global respecto de lo que venía ocurriendo desde el año 1990.

De esta forma, Transantiago se construyó sobre los siguientes pilares:

a) Concesión de vías para la prestación de servicios de transportes en unidades de negocios troncales, que deben circular por las principales vías de la ciudad; y unidades de negocios alimentadoras, que cubren los viajes al interior de las comunas y cuyos servicios “alimentan” a las unidades de negocios troncales.

b) Integración del transporte desarrollado por los concesionarios de vías y la actividad del Metro.

c) Integración del acceso y la administración del sistema, mediante la recaudación de la tarifa a pasajeros a través de un medio de acceso tecnológico.

d) Provisión adicional de una plataforma tecnológica para la gestión de las flotas de buses de los concesionarios.

Todo lo anterior supuso la licitación de tres servicios diversos, pero complementarios: a) servicio de transporte de pasajeros; b) servicio de administración financiera y de asistencia operacional del Sistema; y, c) servicio de información y atención de usuarios.

De esta forma, se estableció un sistema integrado de transporte público conformado sobre una red superpuesta de contratos públicos, de diverso origen y consecuencia, que integrados conforman un sistema, a partir de lo establecido en el artículo 3º de la ley N° 18.696 y el artículo 1 bis del decreto supremo N° 212, de 1992, que aprueba el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público.

Sin embargo, es un hecho público que la dificultosa y muchas veces deficiente implementación del sistema ha dado cuenta de una serie de graves problemas estructurales en su concepción y diseño, tanto desde el punto de vista de su institucionalidad, sustentabilidad económica y de gestión, lo cual afecta directamente el servicio que se entrega a los usuarios.

Estas profundas deficiencias, responsabilidad de quienes diseñaron y pusieron en marcha el sistema, exigen la revisión de las normas a las cuales actualmente se encuentra sujeto el sistema de transporte público en nuestro país, con el objeto de establecer un marco jurídico que permita contar con un servicio de calidad, disponiendo el Estado de las herramientas necesarias para tal objeto y asegurando que los operadores del sistema actúen dentro de un marco objetivo que reconozca como núcleo central el interés público, creando las condiciones que incentiven su participación sobre la base de un régimen que otorga seguridad, certeza y garantía de sus derechos.

En tal sentido, este proyecto considera la regulación de aquellas materias que permiten al Estado contar con más herramientas en la gestión de los contratos de concesión de transporte público licitado y, al mismo tiempo, disponer de los instrumentos adecuados para prever y enfrentar las contingencias que pudiesen afectar la buena marcha y continuidad de los servicios.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley en estudio se encuentra estructurado en un artículo único y dos artículos transitorios.

El artículo único, introduce diversas modificaciones al artículo 3º de la ley N° 18.696.

El numeral 1), modifica los incisos octavo, noveno, décimo, doce, trece y veinte del artículo 3º, mediante las letras a), b), c), d), e) y f), respectivamente.

La letra a), agrega, en el inciso octavo, relativo a normas sobre publicación de la licitación y a la resolución que otorga la concesión la que deberá concretarse en un contrato entre la empresa beneficiada y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, contrato en el cual ambas partes se obligan a los términos incluidos en las bases de la licitación y en el que establecen sanciones para cada parte en el caso de incumplimiento. Se agrega que “Dicha resolución deberá ser visada por el Ministro de Hacienda.”.

La letra b), introduce tres enmiendas al inciso octavo, que pasó a ser inciso noveno, desde su tercera oración hasta el punto aparte final.

La primera, sustituye su primera oración por otra que señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá designar un administrador provisional en los casos previstos en las letras b) mutuo acuerdo, c) caducidad, d) quiebra del concesionario y e) las demás razones que establezcan las leyes o las bases de licitación del artículo 3º decies, de entre las personas que estén inscritas en el registro público de administradores provisionales que al efecto llevará dicho Ministerio.

La segunda enmienda, modifica la responsabilidad del administrador provisional quien responderá de la culpa levísima.

Finalmente, la tercera enmienda que se introduce al inciso noveno de este artículo dispone que sin perjuicio de lo anterior, la persona a la cual se le ha caducado su concesión por las causales establecidas en las bases de licitación, quedará inhabilitada para presentarse nuevamente por sí o por interpósita persona, sea ésta natural o jurídica en procesos de licitación de concesiones reguladas por esta ley hasta por el plazo de cinco años.

La letra c), modifica el inciso décimo del artículo 3º, complementando su primera oración en el sentido de que el Ministerio podrá efectuar la designación del administrador provisional desde que se encuentre notificada la resolución que pone término a la concesión o la que declara la caducidad, según corresponda.

En seguida, modifica la siguiente oración de este inciso estableciendo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

deberá designar un nuevo concesionario dentro del plazo máximo de dieciocho meses contado desde la fecha en que la resolución que pone término anticipado ha quedado ejecutoriada.

La letra d), sustituye el inciso doce, por otro que establece que excepcionalmente, el Ministerio podrá nombrar un administrador provisional, previa autorización judicial, una vez iniciado el procedimiento de caducidad de una concesión y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos. En seguida, señala el procedimiento a seguir.

La letra e), agrega un inciso trece, nuevo, que señala que la caducidad de la concesión podrá ser declarada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario conforme a los términos previstos en las Bases de Licitación y en los respectivos contratos.

La letra f), elimina en el inciso veinte, que trata de la interposición de un recurso por suspensión o cancelación de un servicio de transporte o de caducidad de una concesión por las afectados la frase que señala que el Tribunal conocerá del recurso “sin forma de juicio oyendo al Ministerio”. O sea, el Tribunal conocerá del recurso con los antecedentes que se le proporcionen y los que estime necesario requerir y deberá emitir su fallo en un plazo máximo de 30 días. El fallo será susceptible de apelación, en el solo efecto devolutivo.

El numeral 2), sustituye el artículo 3º sexies, que trataba de los bienes afectos a la concesión por otro que regula el contrato de concesión y los principios que inspiran su celebración y ejecución.

El numeral 3), agrega los artículos 3º septies a 3º tredecies, nuevos.

El artículo 3º septies, versa sobre la modificación del contrato de concesión.

El artículo 3º octies, se refiere a la supervigilancia, control e información a que quedarán sujetos los concesionarios.

El artículo 3º nonies, regula los bienes afectos a la concesión.

El artículo 3º decies, señala las causales de término de las concesiones.

El artículo 3° undecies, indica las normas sobre término de la concesión de mutuo acuerdo.

El artículo 3° duodecies, regula la quiebra del concesionario.

El artículo 3° tredecies, se refiere a la continuidad del servicio.

El artículo 1° transitorio, establece que los contratos de concesión actualmente vigentes celebrados de acuerdo con el artículo 3° de la ley N° 18.696, seguirán rigiéndose por lo establecido en las bases de licitación y en los respectivos contratos, principalmente en cuanto a las sanciones, multas y causales de caducidad.

Su inciso segundo faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para poner término anticipado a los contratos señalados en el inciso anterior, por exigirlo el interés nacional, que comprendan la prestación de servicios de transporte público o servicios complementarios en las comunas de la Región Metropolitana, facultad que podrá ser ejercida después de 30 días de publicada esta ley y hasta dentro del plazo de 3 años contados desde la misma fecha.

Su inciso tercero, señala el plazo que tendrán las partes para acordar el monto de la indemnización por el término anticipado del contrato y el procedimiento a seguir.

Su inciso cuarto, mediante 7 literales: a), b), c), d), e), f) y g), señala el procedimiento de indemnización que será fijada por el Panel de Expertos establecido por la ley N° 20.378, a solicitud del Ministerio, en caso que no exista acuerdo entre las partes.

El artículo 2° transitorio establece el procedimiento de reclamo ante la Corte de Apelaciones de Santiago de la legalidad de la resolución que declara el término anticipado de los contratos y el monto de la indemnización.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Exposición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé, inició su presentación informando que el Ejecutivo tiene una opinión relativa a la situación legal, jurídica y regulatoria en la que se desenvuelve el transporte público de pasajeros en la ciudad de Santiago.

Con base en esa opinión, que ha sido informada por eminentes juristas y Estudios Jurídicos competentes en la materia, se ha llegado a la conclusión de que con el actual marco regulatorio que se construye, básicamente, sobre bases de licitación y contratos con los operadores, no se podrá abordar de manera adecuada el mejoramiento del sistema de transporte público en Santiago, anhelo que es muy sentido por aproximadamente 4.000.000 de personas a las cuales se les debe una solución para el transporte público tomando en consideración que en los últimos tres años, el sistema de transporte público ha sido reformado en forma sustancial y con resultados que no han sido los que los usuarios esperaban, además no han tenido un costo razonable, por lo que este año las tarifas han subido en forma relevante.

El Ejecutivo tiene la determinación de buscar un sistema de transporte público, en el mediano plazo, que atienda las necesidades de los usuarios de la ciudad de Santiago, que sea un sistema eficiente, desde el punto de vista financiero y que responda a la naturaleza de un servicio público entendido en forma amplia.

Como consecuencia de lo anterior, se ha concluido que para poder avanzar en la dirección de conseguir un transporte público a un costo razonable es fundamental contar con una base legal, que permita a la autoridad contar con las atribuciones suficientes para poder reformarlo, intervenirlo y resguardar los intereses de los usuarios en mejor forma de lo que ha sucedido a la fecha.

El marco normativo actual tiene su origen en una ley de 1993, en las bases de licitación y en los contratos que rigen a los operadores y que presentan los siguientes problemas:

1.- Problemas de concepción y de diseño jurídico del sistema. El marco normativo se basa en normas dispersas y excepcionales, que dejan muchos vacíos legales; hay una estructura de contratos superpuestos e interrelacionados, son contratos que no son uniformes, sino que diferentes para cada operador y que en los últimos tres años se han modificado 17 veces y lo que ha resultado de estas modificaciones no representa un grado de uniformidad suficiente.

A su vez, estas modificaciones no han sido suficientes para lograr un mejor sistema de transporte público.

Estos contratos tienen una serie de defectos que dicen relación con la forma en que se remunera a los operadores, los incentivos para no controlar la evasión por parte de los operadores y desincentivo para otorgar un buen servicio a los usuarios.

Además, en algunos casos se trata de contratos con vencimientos a largo plazo. En el caso de los “Alimentadores” los contratos vencen en octubre de 2011, sin embargo, los contratos de los “Troncales” vencen entre el año 2018 y 2024, dependiendo de si los propios operadores deciden extender el plazo, por la vía de renovar la flota de buses.

De esta forma, se puede señalar que existe una rigidez de los contratos hasta el año 2018 y con probabilidades hasta el año 2014, en condiciones contractuales en que el usuario no resulta bien atendido.

El Administrador Financiero del Transantiago (AFT) también tiene contrato vigente hasta el año 2018 en condiciones que tampoco son satisfactorias.

2.- Percepción de servicio de interés público discordante. En esta materia el Ministro señaló que se trata de un servicio público, no obstante, las facultades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para actuar, intervenir y fiscalizar en concordancia con ese concepto son muy limitadas.

Los contratos no contemplan la posibilidad de término anticipado, por lo tanto, si la autoridad pretende lograr el término anticipado se encuentra con mucha incertidumbre y riesgos. Los costos para modificar los contratos son muy altos, así lo experimentó el ex Ministro señor René Cortázar, que modificó 17 veces los contratos vigentes y cada modificación era muy cara para el Estado y esto pesa en la actualidad en el costo del sistema.

Existe incertidumbre respecto de las consecuencias jurídicas de los efectos de los incumplimientos de los contratos y una asimetría de regulación con otros sectores concesionados.

El sistema público de transporte tiene el carácter de utilidad pública, sin embargo, carece de una regulación acorde con ese concepto cuando se compara con otros sectores regulados, como el agua potable y la electricidad, en que existe una autoridad fuerte que norma, supervisa, interviene y provee al usuario de continuidad en el servicio. En el caso del transporte público licitado de la ciudad de Santiago esta situación no ocurre.

Esta asimetría también se da en el ámbito de la quiebra, de la continuidad del servicio y de la tutela laboral de los trabajadores de esta actividad.

3.- Dificultades actuales para intervenir el sistema. Existe una amenaza latente y permanente de una paralización del

servicio por parte de los operadores, las normas vigentes establecen que en el caso de una paralización del servicio, por dos días consecutivos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene las atribuciones para pedir la caducidad de la concesión, sin embargo, se inicia un proceso de caducidad de la concesión que demora entre 45 y 55 días, período en el cual no se puede instalar en la empresa que está en problema un interventor o administrador provisional, con lo cual la continuidad del servicio está en riesgo y no se garantiza.

En el caso de la Empresa Transaraucaria, la administración del problema ha sido factible, en la medida en que se han asignado las rutas de esa empresa a otros operadores en un plan de contingencia. Esta situación es posible cuando se trata de una empresa pequeña que tiene sólo 200 buses, sin embargo, esta situación sería mucho más compleja en el caso de un troncal que tiene 1.000 buses.

El hecho de que los operadores puedan paralizar el servicio implica que cuando el Ministerio pretende reestablecer condiciones contractuales está en un pie de negociación muy desmedrado.

Los riesgos de judicialización del marco normativo actual son elevados y el Ministerio no tiene muchas garantías de tener éxito en esos procesos.

Además, faltan herramientas para inducir renegociación de contratos y cualquier tipo de compensación que se pudiera establecer no está bien definida en las normas.

El tipo de medidas que la autoridad podría pretender instalar en el transporte público de la ciudad de Santiago debe analizarse con los instrumentos de que dispone la autoridad, sin embargo, existen altos costos y riesgos para conseguir el resultado buscado.

De esta forma, si se pretenden dictar normas generales que incidan en los contratos, existe el riesgo de la presentación de recursos judiciales, órdenes de no innovar, recursos de amparo económico, que podrían entorpecer esta medida por un tiempo y provocar la discontinuidad del servicio.

Tampoco está establecida la forma en que procede el pago de las indemnizaciones, en caso que fuere necesario, y siempre estará en riesgo la prestación del servicio.

En caso de quiebra de un operador, que es una medida de presión muy fuerte, tiene un trámite muy incierto que arriesga la prestación del servicio y la discontinuidad del mismo en el tiempo. Por otra parte, los bienes de los operadores son inembargables, con lo cual se impide

el traspaso de los bienes al siguiente operador del servicio, además, en este caso el Síndico de Quiebras incluiría esos buses dentro de la masa de bienes, con lo cual no se podría continuar con la prestación del servicio.

Los contratos con los operadores no contemplan la posibilidad de terminación de común acuerdo, hay una discordancia con las normas de las Bases de Licitación, además, esta posibilidad puede ser rechazada por la Contraloría General de la República y siempre está presente la imposibilidad de continuidad en la prestación del servicio.

Los riesgos indicados que emanan del marco regulatorio actual, que es disperso, sobre la base de contratos heterogéneos no apuntan en la dirección del beneficio del usuario.

El proyecto de ley, en análisis, tiene por finalidad establecer una serie de modificaciones al marco jurídico del transporte público remunerado de pasajeros licitado, que permitan al Estado contar con las herramientas adecuadas para una mejor gestión de los contratos de los servicios concesionados, con el objeto de garantizar una prestación con un alto estándar de calidad y, al mismo tiempo, disponer de los instrumentos jurídicos adecuados que le permitan enfrentar en forma oportuna las contingencias que impidan la correcta marcha y prestación del servicio actual.

El proyecto de ley busca equilibrar, las necesidades de los usuarios con los derechos de los concesionarios, puesto que se trata de que existan operadores privados que provean el servicio de transporte de pasajeros.

Contenido del proyecto de ley

a) Obligación de informar por parte de los concesionarios y de su fiscalización. En la actualidad, la autoridad puede requerir información financiera a los concesionarios, sin embargo, en caso que no entreguen la información se exponen a multas mínimas, con lo cual en la práctica, muchos operadores no entregan la información solicitada.

La autoridad carece de la potestad para solicitar revisar y exigir información contable auditada respecto de un operador, tampoco pueden exigir la entrega de datos relativos al cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales, inspeccionar las instalaciones y vehículos.

El proyecto de ley en estudio propone una multa proporcional a la falta de no presentar la información solicitada de 200 Unidades Tributarias Mensuales (UTM).

b) Mención expresa de las causales de término de los contratos. Se considera el plazo como una variable importante. Se incorpora en forma explícita el mutuo acuerdo entre las partes para terminar un contrato; la caducidad y la quiebra del concesionario se establecen con más precisión.

El Ejecutivo ha estimado que para el futuro las Bases de Licitación tienen que contemplar como causal de término de contrato el incumplimiento de las obligaciones laborales. No pueden volver a ocurrir situaciones como la de Transaraucaria.

c) Regulación del Mutuo Acuerdo como causal del término. En este caso, se establece la obligación del concesionario de mantener la prestación del servicio por un período no inferior a seis meses desde la fecha en que la resolución que le pone término esté totalmente tramitada. Dicho plazo, se puede reducir en el caso que se nombre un administrador provisional o se adjudique a un tercero la concesión o el área o zona, vuelva al régimen general de regulación que contemplan otras normas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

d) Regulación de la caducidad. Se reconoce como causal legal genérica de incumplimiento grave de contrato y se puede designar un administrador provisional una vez iniciado el proceso si hay dos o más días de paralización, previa autorización judicial, la que es apelable con un procedimiento abreviado, que no debería exceder de 48 horas. El concesionario caducado no puede licitar por cinco años otras unidades de negocio en la Región Metropolitana.

e) Regulación de la quiebra: Se establece en forma explícita que se notificará la declaratoria de quiebra al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, asimismo, los bienes afectos se excluyen de la masa y se designa un Administrador Provisional que pueda continuar con la prestación del servicio, mientras el Síndico de Quiebras liquida los activos para responder a los trabajadores y a los acreedores.

Por último, se establece que cualquier conflicto entre éste y el Síndico lo resuelve el juez de la quiebra.

f) Régimen de los bienes afectos a la concesión. Se establece el concepto de bienes necesarios para la prestación básica del servicio con una calidad mínima y se inscriben en un registro, para lo cual se contempla la dictación de un reglamento. Los bienes afectos a la concesión sólo pueden ser desafectados fundadamente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estos bienes mantienen su carácter también para al Administrador Provisional, en cuyo caso se compensa al anterior propietario.

g) El interés público comprometido se establece en el contrato de concesión junto con las facultades correlativas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El proyecto de ley contiene una mención explícita en el sentido de que se trata del transporte nacional remunerado de pasajeros prestado en el marco de un contrato de concesión. Es un servicio público y tendrá por finalidad satisfacer el interés público y deberá propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad. El contrato de concesión garantizará la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes. Además, podrá comprender la contratación de los servicios complementarios necesarios para cumplir con dicha finalidad, conforme a lo establecido en las bases de licitación respectiva.

Las Bases de Licitación deberán contener causales de modificación unilateral de los contratos de concesión por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que tengan por objeto garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte.

h) Regulación integral de los mecanismos de continuidad del servicio. La figura del Administrador Provisional ya existe en la ley para el caso de la caducidad y se agrega la aplicación de este interventor para el caso de la quiebra y de terminación anticipada del contrato. También, se consideran atribuciones para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para requerir la fuerza pública para el cumplimiento de sus resoluciones.

i) Regulación transitoria para los contratos vigentes. Los contratos de concesión actualmente vigentes seguirán rigiéndose por lo establecido en las bases de licitación del año 2003 y en los respectivos contratos suscritos entre los años 2005 y 2009. Sin perjuicio de lo anterior, por exigirlo el interés nacional, se faculta al Estado a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para ponerles término en forma unilateral, dentro del plazo de tres años, contado desde la publicación de la ley.

En este caso se establece un procedimiento para el pago de una indemnización que contempla la dictación de una resolución fundada conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, que se notificará por carta certificada a los concesionarios dentro del plazo de 30 días para acordar el monto de la indemnización y condiciones que se deberán cumplir para garantizar la continuidad del servicio.

El pago de la indemnización será a los 30 días desde la total tramitación de la resolución de acuerdo. Si no existe acuerdo, la indemnización será fijada por el Panel de Expertos de la ley N° 20.378, que crea el subsidio nacional para el transporte público remunerado de

pasajeros, a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante procedimiento abreviado.

Dentro de los 5 días desde la notificación de la resolución de término unilateral, el concesionario podrá reclamar ante la Corte de Apelaciones de Santiago. Tanto el concesionario como el Ministerio podrán impugnar el monto de la indemnización establecida en dicha resolución. Se aplicará el procedimiento de los artículos 69 a 71 de la Ley N° 18.840, Orgánica Constitucional del Banco Central. La Corte de Apelaciones sólo podrá suspender la ejecución de la resolución a petición fundada del interesado cuando la causal de impugnación se refiera a la ilegalidad del acto y su ejecución pudiere causar un daño irreparable. En caso que la sentencia fije la indemnización definitiva por un monto superior a la determinada en la resolución recurrida, se imputará a aquélla el monto pagado o consignado, debidamente reajustado. Si fuere inferior a la reclamada, el reclamante deberá restituir el exceso que hubiere percibido.

Finalizada la intervención anterior, los señores Senadores formularon las siguientes consultas y observaciones:

1.- La Honorable Senadora señora Rincón

señaló que esta modificación se refiere a la normativa legal que regula el sistema jurídico del transporte público concesionado, por lo tanto, se debe entender que estas normas se podrán aplicar tanto en la Región Metropolitana, como en las demás regiones del país, por lo que resulta importante determinar cuál es el juez competente, en caso de caducidad de la concesión.

Se respondió que es juez competente el juez de turno en la comuna donde se prestan los servicios, por lo que puede ser la Región Metropolitana u otra región del país.

En seguida, la señora Senadora señaló que esta legislación es producto de toda la experiencia recogida del Transantiago y debe servir para que en el futuro se pueda establecer un buen sistema de transporte en las regiones del país, en que existen diversas experiencias, buenas y malas para los usuarios.

A continuación, preguntó la razón por la cual este proyecto de ley ingresó separado de aquél que solicita nuevos recursos para el Transantiago y por qué lo hicieron por diferentes Cámaras del Congreso Nacional y en qué medida esta iniciativa legal recoge los temas que se discutieron y las conclusiones de la Comisión Investigadora del Déficit del Transantiago. Agregó que se ha señalado que se podría establecer un Protocolo de Acuerdo, que vincule este trabajo y el proyecto de ley de financiamiento del Transantiago, con el que modifica el marco regulatorio del

sistema de transporte público de Santiago y proveer mecanismos para evitar el alza de las tarifas.

Finalmente, solicitó información en relación a la tecnología, seguridad del sistema de transporte público y respecto de los derechos de los trabajadores.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé, confirmó que esta iniciativa legal será una ley que se aplicará en todas las regiones del país que cuenten con un sistema de transporte público licitado. En esta materia, anunció que el Ministerio está estudiando alternativas para otorgar soluciones al transporte público en las regiones y que no necesariamente significan licitaciones y concesiones de recorridos.

En la actualidad, se trabaja con el Arquitecto señor Marcial Echenique, experto en urbanismo y transporte urbano, en cuatro ciudades, de tamaño medio, Talca, Arica, Concepción y Valdivia, para que en conjunto con las autoridades regionales, provinciales, comunales y representantes de los gremios del transporte y de la comunidad, proponer una mejora al transporte público que sea visible para los usuarios y que no signifique una concesión.

Las necesidades de las ciudades de menor tamaño son diferentes a las de Santiago, con lo cual en algunos casos basta con un ordenamiento de las calles, una mejor semaforización, chatarrizar buses viejos, otorgar incentivos adecuados para mejorar el transporte, sin incurrir en un gran costo para los usuarios como ha sucedido con el Transantiago.

Para la elaboración de estos proyectos se ha considerado un plazo de 2 años, para las cuatro ciudades mencionadas y dependiendo de los resultados que se obtengan se ampliará a otras ciudades.

En esta misma materia, informó que desde la ciudad de La Serena se recibió una proposición de los operadores relativa a un sistema de transportes especial para dicho lugar.

Asimismo, informó que la Comisión Investigadora del Déficit del Transantiago, realizó un análisis del transporte público en la ciudad de Santiago y recomienda que se establezca un marco regulatorio más potente, firme, con nuevas atribuciones para la autoridad y compensaciones para los usuarios y que la autoridad propicie los medios para que los aumentos de tarifas no sean tan significativos, como lo que ha sucedido durante el primer semestre del presente año.

El Ejecutivo está recogiendo esas observaciones y en ese sentido ha presentado a trámite legislativo esta iniciativa legal que contiene un nuevo marco regulatorio, reformulado, que permitirá cambiar la imagen del transporte público y posteriormente, un segundo proyecto de ley, que permitirá contar con los recursos suficientes para que los aumentos de tarifas sean más moderados.

La razón por la cual el proyecto de financiamiento está separado de aquél que contiene el marco regulatorio, es por una razón práctica, puesto que se considera que la discusión del marco regulatorio tiene que ser en su propio mérito y diferente a la solicitud de recursos adicionales sobre la base del acuerdo del año 2009 para financiar el transporte público de la ciudad de Santiago, en que se produjo falta de cumplimiento de los acuerdos, retrasos en el alza de las tarifas, lo que implica que se requieran nuevos recursos para que cuando se converja a un sistema en régimen, la compartición de las cargas sea homogénea, entre tres distintos aspectos: aumento de las tarifas moderado; reformulación del sistema que permita ahorrar un 10% del costo actual del sistema y que exista una mayor contribución de los usuarios. De esta forma, se evitará que todo el peso del transporte público recaiga en los usuarios.

En caso que no se hiciera nada, en términos de allegar nuevos recursos y de reducciones de costo, para hacer más eficiente el sistema, a comienzos del año 2012 la tarifa alcanzaría a \$ 800, en plata actual; si se aplican reducciones de costos sobre la base del nuevo marco regulatorio, las tarifas pueden llegar a \$ 720, que también se considera desmedido para el tipo de servicio que recibe el usuario y, si se cuenta con recursos adicionales acotados, la tarifa será inferior a \$ 720, pero superior a la actual.

El proyecto de financiamiento ingresará por la Honorable Cámara de Diputados porque contempla presupuesto y financiamiento.

2.- El Honorable Senador señor Chahuán señaló que la declaración de servicio público del transporte de pasajeros y la posibilidad de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda poner término a los contratos y establecer causales de término como la caducidad y en caso de quiebra contemplar la posibilidad de transferir los bienes necesarios para prestar el servicio, van a producir un alivio para los usuarios.

Este proyecto de ley apunta en la dirección correcta y es necesario otorgar una señal a los usuarios del Transantiago, que han visto alzas importantes en las tarifas, en el sentido de que el Congreso Nacional se está haciendo cargo, en conjunto con el Gobierno, de

este problema, por lo que solicitó la pronta aprobación en general de esta iniciativa legal.

A continuación, informó que en Valparaíso próximamente se realizará una licitación del transporte público en que es muy importante generar un transporte público integrado con Merval. En la V Región se corrigió el Transvalparaíso, recorriendo los puntos críticos, se efectuó un control de los recorridos, se cursaron multas a los operadores y con las Juntas de Vecinos y Uniones Comunales se modificaron las mallas de recorridos, con lo cual se incorporaron las inquietudes de los usuarios, sin perjuicio de lo cual todavía existen problemas de frecuencia, de respeto a los derechos de los trabajadores, en que la Inspección del Trabajo se encuentra ante la disyuntiva de proceder como corresponde o dejar paralizado el transporte.

Finalmente, señaló que un estudio de la Biblioteca del Congreso Nacional concluyó que el mayor costo del transporte en América Latina lo detentan las ciudades de Concepción y Valparaíso.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé, señaló que en Valparaíso el sistema de transportes está concesionado, por lo tanto, se le aplicaría esta iniciativa legal.

3.- El Honorable Senador señor Novoa coincidió con los planteamientos anteriores, no obstante, manifestó que la mayor señal será para los operadores del sistema de transporte público, porque esta iniciativa legal permitirá exigir el cumplimiento de los contratos. El mayor problema se presenta con los ingresos garantizados de los concesionarios.

Todas las modificaciones efectuadas con anterioridad se transformaban en un negocio para los concesionarios puesto que cada vez que se les exigían más buses aumentaba la tarifa para ellos; cuando se extendían los recorridos se subía la tarifa para ellos, porque esa era la fórmula de los contratos y el costo no se podía traspasar al público y ahora se ha constatado que, en la medida, que se va traspasando se produce un alza de 25% en los pasajes en el primer semestre del año y puede ser mayor.

También en la línea de dar una señal a los concesionarios, principalmente a los troncales, se debe considerar la caducidad de la concesión. El proyecto de ley, en debate, establece que la caducidad de la concesión podrá ser declarada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones de los concesionarios, a continuación, agrega que deberá ser conforme a los términos previstos en las bases de licitación de los respectivos contratos.

En opinión del señor Senador, este tema debe estudiarse en profundidad, en el ámbito del derecho administrativo y del derecho constitucional, en el sentido de si es posible establecer que la caducidad de la concesión podrá ser declarada por el Ministerio de Transportes en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario, con lo cual existiría la posibilidad de que si jurídicamente se puede declarar la caducidad a un operador actual, éste se va a esmerar en cumplir con las obligaciones.

Más adelante, la norma agrega que la sanción de caducidad aplicada al concesionario deberá ser impuesta conforme al procedimiento establecido en las bases de licitación, con lo cual se asocia la caducidad a las bases de licitación. Si las bases de la licitación que dio origen al Transantiago tienen un procedimiento, no existiría problema, pero en caso que no tengan un procedimiento, podrían quedar fuera de la normativa los actuales contratos de los concesionarios.

Este es un tema jurídicamente complejo puesto que se alegarán derechos adquiridos, alteración de contratos por parte de la ley, por lo que la ley debe establecer en forma precisa que el incumplimiento de las obligaciones actuales puede significar la caducidad de la concesión.

La obligación de informar mensualmente el cumplimiento de las obligaciones laborales es fundamental, es la forma que tiene la autoridad para evitar que se paralice el servicio porque a los trabajadores no se les paga. El no pago de las cotizaciones previsionales y de las remuneraciones, debería constituir un incumplimiento grave de las obligaciones del contrato, porque está generando una situación que puede motivar la suspensión del servicio público de transporte. No puede ser que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se convierta en el empleador de los conductores del Transantiago, no obstante, puede exigir que el concesionario cumpla con sus obligaciones.

Respecto de las multas que se establecen en el proyecto de ley, señaló que no existe un procedimiento especial por lo que debería consignarse. Tampoco existe un procedimiento para la desafectación de bienes, por lo que esta materia se tiene que considerar en el reglamento.

En cuanto al juez competente expresó que se debe precisar cuando se trata de concesionarios que operan en más de una comuna.

En relación a la facultad del concesionario para reclamar ante la Corte de Apelaciones por el término del contrato, expresó que no se aclara si es necesario agotar en forma previa las instancias administrativas y judiciales, por lo que se debe establecer con precisión que

es obligatorio el cumplimiento de las etapas de conciliación, para evitar la judicialización y entramamiento del procedimiento.

Luego, señaló que la convergencia a largo plazo es la misma que planteó el Gobierno anterior, vale decir, llegar a un sistema que se autofinancia con la tarifa más el subsidio permanente del pasaje escolar. La discusión es la misma del año 2009, no obstante, la situación es más delicada de lo previsto porque subieron los costos de los operadores y la evasión no disminuyó en la proporción que se consideró.

En seguida, consultó qué sucede con el conflicto laboral de Transaraucaria y si el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene alguna facultad para asegurar que los trabajadores de la concesionaria que caducará reciban una solución a su problema laboral.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé, señaló que estas observaciones serán analizadas cuidadosamente y serán consideradas para la presentación de las indicaciones durante la discusión en particular de esta iniciativa legal.

En cuanto a la situación de Transaraucaria, informó que no paga los sueldos de los trabajadores desde finales del mes de junio del año en curso. Los trabajadores realizaron una paralización y después de 48 horas de no proveer el servicio se inició el proceso de caducidad del contrato. Mientras tanto, a partir de un plan de contingencia se han provisto los servicios por otros seis proveedores que circulan cerca del área de concesión de Transaraucaria, con lo cual la calidad del servicio, según los usuarios, es superior al que prestaba la concesionaria.

Desde que asumió el cargo de Ministro, tuvo información relativa a la situación laboral de los trabajadores de esta concesionaria y se han remitido los antecedentes a la Dirección del Trabajo, entidad que ha concurrido a verificar la situación y ha cursado multas. El Ministerio no tiene facultades legales para efectuar otras intervenciones, no obstante, se ha detectado que se pueden cursar multas a la empresa por una norma que lo permite por “otros incumplimientos” aún cuando, los montos son muy bajos, sólo alcanzan a 20 unidades de fomento mensuales, con lo cual no se ha conseguido ningún resultado.

A través de la Dirección del Trabajo, el Ejecutivo ha orientado a los trabajadores para que hagan valer sus derechos respecto de la empresa, que se encuentra en una situación financiera lamentable, sin embargo, tiene activos, terminales, sitios, parcelas y 8 buses libres de gravámenes. Asimismo, han solicitado a las otras concesionarias que contraten a los trabajadores que quedarán cesantes.

4.- El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Girardi, recordó que durante mucho tiempo se le solicitó al ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, la presentación de un proyecto de ley de características similares a la iniciativa legal en estudio. Agregó que se ha reunido con sindicatos de trabajadores y es muy importante establecer garantías relativas al cumplimiento de las normas laborales por parte de las empresas, como condición de pago de sus servicios.

5.- El Honorable Diputado señor Hales señaló que la gran pregunta que se debería responder previamente a la aprobación de esta iniciativa legal es para qué son estas atribuciones. No resulta coherente para esta materia que se considera tan grave, de la que ha sido crítico desde sus inicios, no indicar las medidas que se adoptarán en relación a frecuencia, transbordos, recorridos, relaciones entre urbanismo y humanismo, la antropología del establecimiento de la red vial, porque en este caso primó un estudio de ingeniería vial y no un estudio de actividades humanas que justifican el transporte.

La iniciativa legal en estudio contiene la creación de nuevas atribuciones que estarían contenidas en los contratos vigentes y en las bases de licitación.

Después de las medidas, que se implementarán, se deberían conocer las atribuciones que solicita el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para poder aplicar esas medidas y, a continuación, tramitar el proyecto de ley relativo al financiamiento del Transantiago y no que se soliciten los recursos en forma simultánea a este proyecto de ley. Junto con lo anterior, se debe discutir el proyecto de ley que sanciona la evasión que dice relación con el mal comportamiento de los usuarios por un sistema de transporte que no funciona.

Finalmente, junto con la aprobación de este proyecto de ley debería suscribirse un Protocolo de Acuerdo para conocer el compromiso del Ejecutivo.

6.- El Honorable Senador señor Chahuán destacó la activa participación del Honorable Diputado señor Hales en la Comisión Investigadora del Transantiago, con los riesgos que ello implicaba en un año electoral, para corregir el sistema de transporte público de pasajeros de Santiago.

En seguida, manifestó su preocupación por las expectativas que se pueden generar con la aprobación de esta iniciativa legal, porque no se puede asegurar que las tarifas se congelen, sino que

tienden a estabilizarse y dentro de un año y medio, podrán estar en un valor cercano a \$ 620.

El esfuerzo del Estado en relación a suplementar recursos no podrá contener los ajustes del sistema que no funciona en forma adecuada.

Esta iniciativa legal es un gran mensaje político para los operadores del Transantiago, para que mejoren el sistema de transporte de Santiago puesto que son los usuarios del transporte público los que se verán afectados.

Agregó que no tiene reparos en suscribir un Protocolo de Acuerdo relativo a las medidas que se pretenden implementar y el destino que se dará a las facultades solicitadas por el Ejecutivo, no obstante, este tema debe enfrentarse como una política pública. Esta situación del transporte público es heredada del Gobierno anterior y se debe solucionar entre todos.

FUNDAMENTOS DE VOTOS

El Honorable Senador señor Novoa anunció su voto a favor y expresó que muchas de las conclusiones del informe de la Comisión Investigadora del Déficit del Transantiago, de la Honorable Cámara de Diputados respecto a las mejorías del sistema de transporte público remunerado de la ciudad de Santiago son de tipo técnico y se deberían implementar mediante gestiones y modificaciones de contratos.

En cuanto a los proyectos de ley que debería considerar el acuerdo para mejorar el Transantiago, está aquél que aumenta los subsidios y la ampliación de las facultades fiscalizadoras que contiene la iniciativa legal en estudio.

Respecto del tema laboral de los trabajadores del Transantiago hizo presente que esa materia se debe analizar durante la discusión en particular de este proyecto de ley. En el caso de estos trabajadores se debe tratar de asegurar el mayor grado de cumplimiento de las normas laborales porque el conflicto laboral en una empresa de transportes afecta a toda la comunidad.

Luego, manifestó su disposición a que durante la discusión en particular el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informe de las medidas que adoptará para mejorar el sistema, agregó que no tiene conocimiento si en la discusión financiera anterior se adoptó este mismo mecanismo, no obstante, es importante señalar que el acuerdo anterior no produjo los efectos esperados.

En consecuencia, es muy positivo que en el Congreso Nacional se tenga información relativa a la dirección que apuntan las acciones destinadas a mejorar el Transantiago y cuál es la orientación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones porque de esa forma se podrá evaluar semestralmente la evolución del Transantiago. El problema del transporte público no se soluciona con la aprobación de esta iniciativa legal y el otorgamiento de nuevos recursos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Girardi, señaló que debería establecerse un criterio de pago garantizado a los trabajadores del sistema público de transportes, estableciéndose una simetría con los pagos garantizados a los operadores del sistema. Hay temas que se podrán resolver con la presentación de las indicaciones pertinentes las que podrían ser concordadas entre el Ejecutivo y esta Comisión. Asimismo, añadió que existe interés en contar con una nómina de mejoras de servicio, que no necesariamente son indicaciones. Existe consenso en mejorar la calidad del servicio en temas como, aumento de las frecuencias, disminución de los transbodos, por lo que sería importante contar con esa nómina de mejoras para poder opinar y complementarlas. En la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, existe disposición para colaborar en mejorar el Transantiago. Algunos parlamentarios han considerado oportuno aprobar esta iniciativa legal para analizar posteriormente la entrega de mayores recursos porque existirá claridad respecto de los fines a que se destinarán.

Manifestó que es muy importante circunscribir la política de transporte a una política maestra de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano y que el transporte público sea un elemento de concreción de una visión de país. Se debe generar un espacio de estudio. No se puede continuar con este sistema de políticas ciegas. La aprobación de esta iniciativa legal es una señal para que el sistema mejore. Es importante conocer una nómina de las mejoras que se pretenden realizar.

Debe existir una política de país en materia de transporte público que colabore a un ordenamiento territorial, al desincentivo del crecimiento de megas ciudades.

La Honorable Senadora señora Rincón coincidió con los planteamientos anteriores, haciendo presente que las conclusiones del informe de la Comisión Investigadora del Déficit del Transantiago, de la Honorable Cámara de Diputados, dicen relación con los dos proyectos de ley relativos al nuevo marco regulatorio del Transantiago y el financiamiento del sistema de transporte público.

En seguida, señaló que es necesario construir un consenso en relación al destino que se le dará a las nuevas facultades

solicitadas para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Recordó que durante la última discusión del financiamiento para el Transantiago, se le exigió al ex Ministro señor René Cortázar, la suscripción de un documento detallado de los contratos que se le autorizaban a firmar, en un contexto de discusión política muy exigente, por lo tanto, solicitó que se informe las acciones que se adoptarán con estas nuevas facultades y que se suscriba un Protocolo de Acuerdo, con los Ministros Secretario General de la Presidencia y de Hacienda, relativo a este nuevo marco regulatorio del transporte público que dice relación con la calidad de vida de la comunidad.

Transantiago afecta a la ciudad de Santiago y su experiencia servirá para que no se cometan nuevamente estos errores en las regiones del país. No obstante lo anterior, el sistema de transporte público de Santiago es un privilegio en relación al transporte de las regiones.

El Honorable Senador señor Cantero informó que durante la discusión del financiamiento del Transantiago durante el Gobierno anterior, se llegó a buenos entendimientos entre el ex Gobierno y la antigua oposición y las decisiones se adoptaron con la información que se disponía en esa oportunidad.

En seguida, señaló que el problema del Transantiago es de difícil solución porque el sistema de transporte público de pasajeros está implementado con muchas carencias y deficiencias, es un sistema que está mal operado y desfinanciado y seguirá estando desfinanciado durante un buen tiempo.

A continuación, manifestó su preocupación por el hecho de que este tema se debe analizar vinculado al crecimiento urbano de Santiago. El Estado debe cumplir el rol que le corresponde y establecer ciertas limitaciones al mercado para cautelar el bien común, no es razonable que las personas se trasladen durante más de una hora para llegar a sus trabajos y luego viajen otra hora para volver a sus casas.

En su opinión, por regla general, los sistemas de transportes no se autofinancian y el Estado tiene que enfrentar esta situación y se deben otorgar los recursos para contar con un sistema de transporte eficiente que les otorgue buena calidad de vida a los usuarios. Si es necesario continuar financiando en forma permanente al Transantiago, las regiones no podrán contar con sistemas adecuados de transporte público, por lo que debe acotarse esta situación.

El problema del transporte debe analizarse desde un punto de vista sistémico, integral y relacionado con otros ámbitos. Esta iniciativa legal y la relativa al financiamiento del Transantiago no dará respuesta a esta situación, no obstante, el Estado debe hacerse cargo de

esta situación regulando la operación del mercado inmobiliario, porque de otro modo, se hipotecará el futuro de las regiones.

Este sistema de transporte no se financiará adecuadamente durante un largo tiempo y el Estado deberá continuar entregando subsidios más allá del horizonte que se estableció con el ex Ministro señor René Cortázar.

El sistema está mal operado, debería tener algunas extensiones mayores, mejor aprovechamiento de los troncales, complementariedad de los alimentadores. Se debería intentar disminuir el número de los transbordos y abordar la evasión que alcanza niveles muy altos.

El Estado necesita mayores atribuciones para poder intervenir en forma adecuada en el sistema de transporte público de pasajeros.

Finalmente, **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé**, agradeció la disposición unánime de esta Comisión para votar a favor esta iniciativa legal que revela el espíritu de cooperación de la Comisión para avanzar en una solución al transporte público de Santiago y por extensión a las regiones.

El Ejecutivo pretende contar con un marco regulatorio y legal que permita construir un sistema de transporte mejorado, que sea más eficiente y viable desde el punto de vista financiero en el largo plazo y más adecuado para el transporte digno de las personas.

En la actualidad, la autoridad carece de las atribuciones necesarias para conseguir un mejor sistema de transporte. Los contratos vigentes y las bases de licitación sobre las cuales se construyeron los contratos son instrumentos insuficientes para efectuar cambios mayores.

En seguida, ofreció presentar a la Comisión una nómina precisa de aquellos aspectos que pudieran estar contenidos en los contratos y que también están mencionados en la ley, y en algunos casos son instrumentos propuestos por la autoridad y en otros, son cláusulas de los contratos.

Asimismo, señaló que se puede realizar un bosquejo respecto de lo que el Ejecutivo pretende alcanzar con el nuevo marco regulatorio, como la disminución del número de transbordos y otros aspectos que interesan mantener, como es la tarjeta electrónica como medio de pago. Hay elementos que se deben considerar en forma más precisa para lograr un adecuado sistema de transporte público de pasajeros.

Respecto de los aspectos laborales señaló que son fundamentales y deben considerarse en forma explícita en el proyecto de ley. El Ejecutivo estima que debe contar con las atribuciones para que en las futuras bases de licitación se establezca que los operadores deben cumplir con las normas laborales y que el Ministerio tenga la posibilidad de caducar una concesión cuando un empresario no cumpla con las normas laborales y previsionales.

En relación a las expectativas de una pronta solución del Transantiago, el Ministro señaló que es importante contenerlas, para ello se pretende contar con las herramientas para mejorar el sistema de transporte público de pasajeros, no obstante, debe existir conciencia de los usuarios que este sistema presentará mejorías dentro del plazo de un año y medio, ello por la forma en que se han estructurado los contratos y por el diseño del sistema.

Respecto de los temas relativos al desarrollo urbano estimó que son muy pertinentes y se comprometió a llevar el tema al Comité Interministerial de Desarrollo Urbano e Infraestructura del Gobierno.

VOTACIÓN EN GENERAL

Luego de escuchar las exposiciones anteriormente señaladas sobre este proyecto de ley y de efectuarse los planteamientos y observaciones consignados, los Honorables señores Senadores votaron en general la idea de legislar sobre esta materia.

- Sometida a votación la idea de legislar, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones procedió a aprobar el proyecto de ley en general, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Cantero, Chahuán, Girardi y Novoa.

- - - - -

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, **en general**, el proyecto de ley en informe, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“ARTÍCULO ÚNICO.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley Nº 18.696:

1) Modifícase el artículo tercero en el siguiente sentido:

a) Agrégase, en el inciso octavo, después de la frase “en el caso de incumplimiento” la oración “Dicha resolución deberá ser visada por el Ministro de Hacienda.” y reemplázase el punto seguido (.) con que termina esta oración por un punto aparte (.), pasando el párrafo que viene a continuación a ser inciso noveno, nuevo.

b) Modifícase el inciso noveno nuevo, de la siguiente forma:

i) Sustitúyase el primer párrafo, que se inicia con la oración “En los casos en que conforme a las Bases de Licitación corresponda” hasta el punto seguido (.) por el siguiente:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá designar un administrador provisional en los casos previstos en las letras b), c), d), y e) del artículo 3° decies, de entre las personas que estén inscritas en el registro público de administradores provisionales que al efecto llevará dicho Ministerio.”.

ii) Reemplázase la expresión “culpa leve” por la expresión “culpa levísima”.

iii) Reemplázase la frase final que dispone “en el proceso de licitación de la concesión caducada” por la siguiente: “en procesos de licitación de concesiones reguladas por esta ley hasta por el plazo de cinco años.”.

c) Modifícase el inciso décimo, en el siguiente sentido:

i) Reemplázase la primera vez que aparece la expresión “que declara la caducidad” por la frase siguiente:

“que pone término a la concesión o la que declara la caducidad, según corresponda.”.

ii) Sustitúyase la oración “contado desde la fecha en que la caducidad ha quedado ejecutoriada” por la siguiente: “contado desde la fecha en que la resolución que pone término anticipado ha quedado ejecutoriada”.

d) Sustitúyase el inciso doce, por el siguiente:

“Excepcionalmente, el Ministerio podrá nombrar un administrador provisional, previa autorización judicial, una vez iniciado el procedimiento de caducidad de una concesión y siempre que se haya producido la paralización del servicio de transporte por dos o más días consecutivos. Será competente para conocer de esta solicitud el juez de letras de turno de la comuna en que preste servicios el concesionario. Si éstos comprenden más de una comuna, corresponderá al juez de turno de la comuna de asiento de Corte de Apelaciones. En caso de que las comunas se encuentren bajo la jurisdicción de distintas Cortes de Apelaciones, el conocimiento corresponderá al del tribunal de turno de la Corte más antigua. El juez deberá conocer de esta solicitud sin forma de juicio, oyendo previamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien deberá acompañar una certificación de los hechos por parte de un ministro de fe. Esta solicitud deberá ser resuelta en el plazo de cuarenta y ocho horas. En contra de la resolución del tribunal que resuelva la solicitud procederá el recurso de apelación de acuerdo a las reglas de los incidentes, debiendo ser agregada extraordinariamente en la tabla de la audiencia más próxima en caso que se solicite su conocimiento previa vista de la causa. Tan pronto asuma su cargo, el administrador provisional deberá levantar un inventario de los activos que están afectos a la concesión”.

e) Agrégase el siguiente inciso trece, nuevo:

“La caducidad de la concesión podrá ser declarada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario conforme a los términos previstos en las Bases de Licitación y en los respectivos contratos.”.

f) Elimínase del inciso veinte la frase que señala “sin forma de juicio oyendo al Ministerio”.

2) Sustitúyase el actual artículo 3º sexies por el siguiente:

“Artículo 3º sexies.- Del contrato de concesión y de los principios que inspiran su celebración y ejecución. El transporte nacional remunerado de pasajeros prestado en el marco de un contrato de concesión en los casos indicados en el inciso 2º del artículo 3º, tendrá por finalidad satisfacer el interés público y deberá propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad. El contrato de concesión garantizará la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

Además, podrá comprender la contratación de los servicios complementarios necesarios para cumplir con dicha finalidad, conforme a lo establecido en las Bases de Licitación respectiva.”

3) Agréganse los siguientes artículos 3º septies a 3º tredecies nuevos:

“Artículo 3º septies.- Modificación del contrato de concesión. Los contratos de concesión podrán ser modificados conforme a lo establecido en las respectivas Bases de Licitación.

Las Bases de la Licitación deberán contener causales de modificación unilateral de los contratos de concesión por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que tengan por objeto garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte.

Artículo 3º octies.- Supervigilancia, control e información. Los concesionarios quedarán sujetos a la supervigilancia y control del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tales efectos, conforme a lo establecido en las bases de licitación, éste podrá pedir informes e inspeccionar las instalaciones y vehículos que comprende el servicio, revisar y exigir información contable debidamente auditada y, en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de sus obligaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá requerir a los concesionarios la información sobre la relación entre su activo y pasivo circulante, y entre su patrimonio y deudas totales, con una periodicidad no inferior a un mes.

El no acatamiento por parte de los concesionarios de las obligaciones de información en los plazos establecidos para el efecto en la ley, el reglamento o las bases de la licitación, podrá ser sancionado con una multa de hasta 200 UTM por cada vez que se verifique y por cada día de atraso.

Artículo 3º nonies.- De los bienes afectos a la concesión. Los bienes afectos a la concesión estarán constituidos por aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios entregados en concesión, conforme lo establezcan las bases de la licitación y siempre que tengan relación directa con los mismos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales o de la División, Programa o Unidad dependiente de la Subsecretaría de Transportes designada para este efecto, un registro de los bienes que estarán afectos a la concesión conforme a las normas que establezca el reglamento. El registro y las certificaciones que se emitan conforme al mismo tendrán la naturaleza de instrumento público.

No se entenderá cumplida la obligación de los concesionarios de incorporar y poner en marcha los vehículos, infraestructura y otros bienes comprometidos en los contratos de concesión, mientras éstos no hayan sido inscritos en dicho registro en los plazos y en la forma prevista en el reglamento y en las Bases de Licitación.

Desde el inicio de la concesión y hasta su término, los bienes inscritos en dicho registro se entenderán afectos a la concesión, no obstante sean objeto de enajenación, transferencia o gravamen, salvo que sean desafectados. Lo señalado precedentemente también se aplicará durante el tiempo en que la concesión sea gestionada por un administrador provisional y mientras se mantenga en dicha función.

Los bienes afectos a la concesión podrán quedar a disposición de un administrador provisional que nombre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los casos previstos en esta ley. En estos supuestos, el uso de los bienes dará lugar a una indemnización a favor del anterior concesionario, salvo que se establezca una regla diversa en las Bases de Licitación.

Artículo 3° decies: Causales de término de las concesiones. Las concesiones reguladas por esta ley podrán terminar por las siguientes causales:

- a) Cumplimiento del plazo previsto en el contrato.
- b) Mutuo acuerdo.
- c) Caducidad.
- d) Quiebra del concesionario.
- e) Por las demás que establezcan las leyes o las

Bases de Licitación.

Artículo 3° undecies.- Término de mutuo acuerdo. En caso de término de la concesión de común acuerdo, el concesionario estará obligado a mantener la prestación del servicio por un período no inferior a seis meses desde la fecha en que la resolución que le pone término esté totalmente tramitada. Dicho plazo se puede reducir en el caso que se nombre un administrador provisional, se adjudique a un tercero la concesión o el área o zona vuelva al régimen general previsto en inciso 1° del artículo 3°.

Artículo 3° duodecies.- Quiebra del concesionario. Presentada una solicitud de quiebra de un concesionario, el secretario del tribunal deberá notificarla al Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones dentro de las veinticuatro horas siguientes, de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio. Inmediatamente después de pronunciada la sentencia que declare la quiebra de un concesionario, el secretario del tribunal la notificará al Ministerio antes referido en el mismo plazo y forma.

Pronunciada la declaración de quiebra, el fallido quedará inhabilitado, de pleno derecho, de la administración de la concesión y de los bienes afectos a ella. A su vez, estos bienes quedarán excluidos de la quiebra y de la administración del síndico.

Notificado de la sentencia que declare la quiebra de una empresa concesionaria, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer la administración provisional del servicio. Tan pronto asuma su cargo, el administrador provisional deberá levantar un inventario de los activos de la empresa declarada en quiebra y que están afectos a la concesión.

Todo conflicto que pudiere suscitarse entre el síndico y el administrador provisional, será resuelto por el juez de la quiebra incidentalmente y en única instancia, oyendo previamente al Ministerio.

Artículo 3° tredecies.- De la continuidad del servicio. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptará las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, pudiendo requerir, a través del Ministerio del Interior, el auxilio de la fuerza pública para obtener el íntegro cumplimiento de sus órdenes, instrucciones y resoluciones.

En el caso del término anticipado de la concesión, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá asegurar la continuidad del servicio designando un administrador provisional o nombrando a un nuevo concesionario.

Lo anterior, es sin perjuicio que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determine la aplicación del régimen general previsto en el inciso 1° del artículo 3°.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Artículo Primero Transitorio.- Los contratos de concesión actualmente vigentes y celebrados de conformidad a lo previsto en el artículo 3° de la ley N° 18.696, seguirán rigiéndose por lo establecido en las bases de licitación y en los respectivos contratos, especialmente en lo que dice relación con las sanciones, multas y causales de caducidad que se le puedan aplicar.

Sin perjuicio de lo anterior, por exigirlo el interés nacional, se faculta al Estado a través del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para poner término anticipado a los contratos indicados en el inciso anterior que comprendan la prestación de servicios de transportes público o servicios complementarios en las comunas de la Región Metropolitana. Esta facultad podrá ser ejercida después de treinta días de publicada esta ley y hasta dentro del plazo de tres años contados desde la misma fecha.

Para tal efecto, el Ministerio iniciará el procedimiento mediante una resolución fundada, suscrita también por el Ministro de Hacienda, que deberá ser notificada por carta certificada a los concesionarios. A partir de dicha notificación, las partes tendrán el plazo de 30 días para acordar el monto de la indemnización por el término anticipado del contrato y, en su caso, las condiciones que se deban cumplir para garantizar la continuidad del servicio. Dicho acuerdo será aprobado mediante resolución del Ministerio la que deberá llevar además el visto bueno del Ministro de Hacienda. El pago de la indemnización correspondiente se efectuará dentro del plazo y forma que se estipule. El pago de la indemnización o su consignación en el tribunal competente, extinguirá, por el solo ministerio de la ley, todos los derechos y obligaciones que emanen del contrato, salvo que las partes acuerden una fecha anterior.

En caso que no exista acuerdo entre las partes, la indemnización será fijada por el Panel de Expertos establecido por la ley N° 20.378, a solicitud del Ministerio, de acuerdo al siguiente procedimiento:

a) Dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo, el Ministerio solicitará al Panel de Expertos la determinación del monto provisional de la indemnización. En su solicitud indicará el monto de indemnización propuesto al concesionario, la que deberá contar con la aprobación del Ministerio de Hacienda, y acompañará todos los antecedentes que estime pertinentes. Esta presentación deberá ser notificada al concesionario, personalmente o por carta certificada.

b) El concesionario dispondrá de un plazo de cinco días, contados desde la notificación de la solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para presentar su propuesta de indemnización y los antecedentes que considere pertinentes. Dicha presentación deberá contener la individualización del concesionario y la fijación de su domicilio en la ciudad de Santiago para efectos de las notificaciones, las cuales se realizarán de conformidad a lo establecido en los artículos 45 a 48 de la ley N° 19.880.

c) Dentro de las veinticuatro horas siguientes a la presentación indicada en la letra anterior o vencido el plazo para ello, el Secretario Abogado del Panel de Expertos pondrá los antecedentes en conocimiento de los integrantes del Panel.

d) El Presidente del Panel, inmediatamente después de la recepción de los antecedentes convocará a una sesión extraordinaria que deberá efectuarse dentro de los diez días siguientes a la presentación, donde se acordará el procedimiento para su estudio y resolución. En todo caso, el procedimiento deberá contemplar una audiencia con las partes de la cual deberá dejarse constancia escrita. El procedimiento será comunicado por el Secretario Abogado a todas las partes.

e) La resolución del Panel deberá dictarse dentro del plazo de 30 días contados desde la sesión extraordinaria indicada en la letra d). La resolución deberá ser fundada y estará obligada a optar a favor de una de las dos proposiciones vigentes, debiendo aceptarla en su integridad. En consecuencia, no podrá fallarse una alternativa distinta ni adoptarse un valor intermedio entre las proposiciones de ambas partes. La resolución será notificada a las partes dentro de los dos días siguientes a su dictación.

f) Luego de notificada la decisión del Panel de Expertos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará una resolución, que concluya el procedimiento, en la cual constarán los fundamentos del término anticipado del contrato de concesión y el monto de la indemnización provisoria determinada por el citado Panel. La misma resolución, podrá establecer las medidas necesarias para garantizar la continuidad del servicio. La resolución deberá notificarse al concesionario y será susceptible de los recursos indicados en esta ley. Si el concesionario solicita, a su costa, copia de todos los antecedentes fundantes de dicha resolución, éstas deberán ser puestas a su disposición dentro de las veinticuatro horas siguientes a su solicitud.

g) Vencido el plazo para la interposición de los recursos establecidos en esta ley, sin que éstos se hubieren deducidos, la indemnización provisional se tendrá por definitiva y su pago se verificará dentro de los 120 días siguientes a la total tramitación de la resolución correspondiente.

Artículo Segundo Transitorio.- Dentro de los 5 días siguientes a la notificación de la resolución que declara el término anticipado de los contratos, el concesionario podrá reclamar de su legalidad ante la Corte de Apelaciones de Santiago. En el mismo plazo tanto el concesionario como el Ministerio podrán impugnar el monto de la indemnización establecida en dicha resolución. Para tal efecto será aplicable, en todo aquello que fuera procedente, el procedimiento establecido en los

artículos 69 a 71 de la Ley 18.840, Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, con excepción del inciso tercero del artículo 69. En consecuencia en este procedimiento no será exigible boleta de consignación.

La Corte sólo podrá suspender la ejecución de la resolución recurrida, a petición fundada del interesado cuando la causal de impugnación se refiere a la ilegalidad del acto y su ejecución pudiere causar un daño irreparable.

En caso que la sentencia fije la indemnización definitiva en un monto superior a la determinada en la resolución recurrida, se imputará a aquélla el monto que se haya pagado o consignado, debidamente reajustado según sea la fecha que haya considerado la sentencia para la determinación de la indemnización definitiva. Si la sentencia fijare la indemnización definitiva en una suma inferior a la reclamada, el reclamante deberá restituir el exceso que hubiere percibido debidamente reajustado en la forma que determine la sentencia.”.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 3 y 4 de agosto de 2010, con asistencia de los Honorables Senadores señor Guido Girardi Lavín (Presidente), señora Ximena Rincón González (Jorge Pizarro Soto) y señores Carlos Cantero Ojeda, Francisco Chahuán Chahuán y Jovino Novoa Vásquez.

Sala de la Comisión, a 9 de agosto de 2010.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado.

BOLETÍN N°: 7.085-15.

- I. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar el marco jurídico del transporte público remunerado de pasajeros, con la finalidad de permitir al Estado contar con las herramientas adecuadas para una mejor gestión de los contratos de los servicios concesionados y así garantizar una prestación con un alto estándar de calidad y, al mismo tiempo, disponer de los instrumentos jurídicos necesarios que le permitan enfrentar en forma oportuna las contingencias que impidan la correcta marcha y prestación del servicio actual. Todo lo anterior, equilibrando, por un lado, las necesidades de los usuarios y, por otro, los derechos de los concesionarios.
- II. **ACUERDOS:** aprobado en general por 5 votos a favor.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto de ley en estudio se encuentra estructurado en un artículo único y dos artículos transitorios.
- IV. **NORMAS DE RANGO ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO:** son normas de rango orgánico constitucional el inciso doce y veinte del artículo 3° de la ley N° 18.696, contenidos en las letras d) y f), respectivamente, del numeral 1) del artículo único; el artículo 3° duodecies, contenido en el numeral 3) del artículo único y el artículo 2° transitorio, en conformidad a lo dispuesto en los artículos 77, inciso segundo y siguientes, de la Constitución Política de la República, y 16 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, por cuanto se relacionan con la organización y atribuciones de los Tribunales de Justicia.

Por lo tanto, para los efectos constitucionales y reglamentarios pertinentes al quórum, dejamos constancia que dichos preceptos requieren para su aprobación, de acuerdo con el artículo 66 de nuestra Carta Fundamental, del voto favorable de las cuatro séptimas partes de los Senadores en ejercicio.

- V. **OPINIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA:** hacemos presente que por acuerdo de la Sala del Senado, se dirigió oficio N° 554/SEC/10, de 28 de julio de 2010, a la Excma. Corte Suprema, para recabar su parecer en relación a las normas de esta iniciativa legal, señaladas anteriormente, que dicen relación con la organización y atribuciones de los tribunales de justicia, en cumplimiento con lo preceptuado por la Constitución Política del la República y en conformidad a lo dispuesto en los artículos 77, incisos segundo y siguientes, de la Carta Fundamental, y 16 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.
- VI. **URGENCIA:** suma.
- VII. **ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- VIII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primer trámite.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 27 de julio de 2010, dándose Cuenta en la sesión ordinaria 37ª, de 28 de julio de 2010, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Hacienda, en su caso.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- **Ley N° 18.696**, modifica su artículo 3º, sustituye su artículo 3º sexies y agrega los artículos 3º septies a 3º tredecies, nuevos.
 - **Ley N° 19.011**, modifica artículo 3º de la ley N° 18.696.
 - **Ley N° 20.223**, que crea el Administrador Provisional de Transporte.
 - **Código de Comercio**, artículo 55 del Título IV del Libro IV.
 - **Código de Procedimiento Civil**, artículo 44 N° 17.
 - **Ley N° 19.880**, que establece las bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado. Artículos 45, 46, 47 y 48.
 - **Ley N° 20.378**, crea un subsidio nacional para el transporte publico remunerado de pasajeros.
 - **Ley N° 18.840**, orgánica constitucional del Banco Central de Chile. Artículos 34, 35, 236, 58, 61, 69, 70 y 71.

- **Decreto con Fuerza de Ley N° 1**, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, artículo 113.
- **Decreto Supremo N° 212**, Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, de 21 de noviembre de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, artículo 1° bis.

Valparaíso, 9 de agosto de 2010.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario