

Nº 770/SEC/09

Valparaíso, 14 de agosto de 2009.

A S.E.
el Presidente de la
Honorable Cámara de
Diputados

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, correspondiente al Boletín Nº 5.849-15, con las siguientes enmiendas:

Artículo 1º.-

Ha reemplazado la frase: “pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”, por la siguiente: “menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.”.

Artículo 2º.-

Inciso primero

- Ha sustituido el guarismo “197.400.000” por “230.000.000”.

- Ha reemplazado la contracción “del” que sigue a la palabra “variación” por la frase “que experimente el”.

- Ha sustituido la tercera oración por el siguiente texto: “El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

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

ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país. El monto anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio previsto en este literal, se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente. Para determinar el porcentaje del monto total que corresponde a cada región, se considerarán las tarifas de adultos y estudiantes, sus diferencias y el número de viajes de cada uno de ellos, tanto en las capitales regionales como en las demás zonas de la región que dispongan de dicha información. Cuando no se cuente con dicha información se podrán utilizar parámetros tales como los demográficos o de información sobre el número de Tarjetas Nacionales Estudiantiles o del documento que las reemplace. Para las Regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén; Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público mayor por parte de los estudiantes, es significativamente menor al del resto del país.”.

Inciso segundo

Lo ha sustituido, por el siguiente:

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

Inciso tercero

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

Inciso cuarto

Lo ha eliminado.

Artículo 3°.-

Lo ha sustituido, por el siguiente:

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

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

b) En las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, el monto del subsidio será determinado con el fin de cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos, los que deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras. En las zonas indicadas, los recursos correspondientes también podrán ser transferidos, cuando se incorpore el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, por los prestadores de servicio que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación. Con todo, sólo procederá la entrega del subsidio cuando la prestación de servicios bajo perímetro de

exclusión o condiciones de operación, exista entre procesos de licitaciones o cuando el proceso de licitación fue previamente declarado desierto, según las condiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

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

Artículo 4°.-

Lo ha sustituido, por el siguiente:

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

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

b) Respecto de las personas que se indican a continuación y que se encuentren, al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio, en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, la transferencia de éste se realizará de acuerdo a las normas que se expresan a continuación:

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

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

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

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

Este subsidio sólo se aplicará en aquellas zonas en que existan los medios, procedimientos o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el

pago de tarifas del transporte público. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Resolución, será quién determine dichas zonas.

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

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

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

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

Artículo 5°.-

Lo ha reemplazado, por el siguiente:

“Artículo 5°.- Sobre la base del límite a que se refiere el artículo 2° y una vez descontados los montos a que se refieren los artículos 3° y 4°, el subsidio restante podrá destinarse, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a:

a) Un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al

transporte escolar; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén; Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso por parte de los estudiantes del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país, y otros programas que favorezcan el transporte público.

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

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

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

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, tomando en cuenta su impacto y, o rentabilidad social, en:

i) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte y, o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

ii) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, terminales de pasajeros, terminales de locomoción colectiva o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

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

Artículo 6°.-

Ha intercalado, a continuación de la palabra “Especial” el vocablo “Mixta”; sustituido la voz “segundo” por “2º”, e intercalado, después de la expresión “presente ley,” lo siguiente: “a partir de la fecha de inicio de pago del subsidio,”.

Artículo 7°.-

Lo ha eliminado.

Artículo 8°.-

Ha pasado a ser artículo 7º, sin enmiendas.

Artículo 9°.-

Ha pasado a ser artículo 8º, reemplazado por el siguiente:

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

a) Amonestación por escrito.

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

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

d) Caducidad de la concesión, en su caso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 10.-

Ha pasado a ser artículo 9º, con las siguientes modificaciones:

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

- Ha intercalado en la letra c), a continuación de la palabra “anterior”, la frase “del infractor”.

- Ha suprimido la letra d).

Artículo 11.-

Ha pasado a ser artículo 10, sustituyéndose, en el inciso tercero, la frase “aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda.” por la siguiente: “aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda”.

Artículo 12.-

Ha pasado a ser artículo 11, reemplazándose su inciso tercero, por el siguiente:

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

Artículo 13.-

Ha pasado a ser artículo 12, sin enmiendas.

Artículo 14.-

Ha pasado a ser artículo 13, sustituido por el siguiente:

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

o o o

Ha consultado, a continuación, el siguiente artículo 14, nuevo:

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

a) Determinar mensualmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y

Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros.

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

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

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

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

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

o o o

Artículo 15.-

Lo ha reemplazado, por el siguiente:

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

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

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

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

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

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

o o o

Ha incorporado, a continuación, los siguientes artículos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23, nuevos:

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

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

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

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

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

i) Estar en posesión de un título profesional de una carrera de, a lo menos, diez semestres de duración, otorgado por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, en el área de la administración, de la

gestión, de la ingeniería, de la economía, de las finanzas o jurídica, o de un título de nivel equivalente en dichas áreas otorgado por una universidad extranjera, y acreditar una experiencia profesional de a lo menos cinco años.

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

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

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

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

- a) Expiración del plazo por el que fue designado;
- b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- c) Incapacidad legal sobreviniente;
- d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad, y
- e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:

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

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

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

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

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

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

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

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

El funcionamiento del Panel, así como el procedimiento para la toma de decisiones dentro de éste, será determinado en un reglamento que será

aprobado por decreto del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, expedido bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. La dictación de dicho decreto deberá contemplar un proceso de consulta previo a los miembros del Panel.

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

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

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

Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, en conformidad a lo que establezca el Plan Maestro, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de trasbordo con o sin zonas pagas, paraderos, señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

Artículo 22.- Modifícase la ley N° 18.696, de la siguiente forma:

a) Efectúanse los siguientes cambios en el artículo 3°:

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

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

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

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

perímetro de exclusión entre licitaciones, cuando las condiciones esenciales de licitación y operación de uso de vías propuesto difiere significativamente del existente.

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

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

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

a.4) Agrégase al actual inciso décimo octavo, que pasó a ser vigésimo primero, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasó a ser punto seguido (.), el siguiente párrafo: “En el caso de vehículos que presten servicios en virtud de un proceso de licitación de uso de vías, dicha facultad deberá establecerse expresamente en las respectivas bases de licitación, o en caso contrario deberá establecerse una compensación a los concesionarios que permita mantener el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión.”.

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

b) Agréganse los siguientes artículos 3° bis, 3° ter, 3° quáter, 3° quinquies y 3° sexies, nuevos:

“Artículo 3° bis.- De los Postulantes. A las licitaciones públicas de uso de vías para prestar servicios de transporte público mayor, podrán presentarse personas jurídicas. En las licitaciones de servicios con otros tipos de vehículos podrán presentarse personas naturales, que cumplan los requisitos y exigencias que establezcan las respectivas bases de licitación. Para participar en el proceso, será necesario garantizar la seriedad de la propuesta en la forma, monto y condiciones que establezcan las bases de licitación, salvo en el caso de servicios individuales de servicios de pasajeros.

Artículo 3° ter.- De las Bases de Licitación. La licitación deberá realizarse sobre bases definidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en ellas se incluirán los servicios de transporte que deban prestarse y podrán incluirse servicios complementarios, si se estima pertinente. Las bases de licitación de vías, cuando la prestación del servicio se realice en buses de transporte público, deberán contemplar, al menos, la forma en que deberán realizarse las postulaciones, el procedimiento de evaluación de las mismas y los requisitos técnicos que deberán cumplirse, pudiendo considerar entre ellos las frecuencias que deberán cumplirse, las vías en que operarán los servicios, el régimen tarifario, la flota requerida, las instalaciones fijas y otros elementos que, en su caso, resulten necesarios para la prestación de los servicios.

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

Artículo 3° quáter.- De la Evaluación. La licitación pública se decidirá evaluando las ofertas técnicamente aceptables, atendido el criterio principal de que se asegure la selección de aquellas empresas más eficientes, que ofrezcan al menor costo la calidad de servicio especificada en las bases.

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

i) Plazo de concesión.

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

iii) Puntaje obtenido en la calificación técnica.

iv) Flota ofertada.

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

Artículo 3° quinquies.- De la Garantía de Fiel Cumplimiento. El concesionario deberá constituir la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma, monto y oportunidad establecida en las bases de licitación.

Artículo 3° sexies.- De Los Bienes Afectos a la Concesión. Las bases de licitación y los contratos de concesión podrán considerar, si se estima pertinente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los bienes y derechos afectos a la concesión, los cuales al término de la concesión deberán ser transferidos a quien le suceda en la respectiva concesión.

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

c) Agrégase, al final del inciso primero del artículo 4°, reemplazándose el punto final (.), por una coma (,), lo siguiente, “al oferente que ofrezca el menor precio por los servicios para la tecnología y calidad técnica especificada en las bases de licitación.”.

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

o o o

Disposiciones Transitorias

o o o

Ha consultado el siguiente artículo primero, nuevo:

“Artículo Primero Transitorio.- Autorízase al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el Banco Interamericano de Desarrollo y con el Banco del Estado de Chile, que constan en el contrato de préstamo número 1978/OC-CH suscrito entre la Cuenta Especial de Reembolso, el Administrador Financiero de Transantiago S. A. y el Banco Interamericano de Desarrollo, y en el contrato suscrito el 3 de enero de 2008, modificado el 28 de mayo del mismo año, entre la Cuenta Especial de Reembolso y el Banco del Estado de Chile, respectivamente, facultándolo para pagar los montos adeudados por dichos contratos, incluidos intereses pendientes, a contar de la fecha de total tramitación de la autorización respectiva y, en todo caso, antes del término del primer bimestre del año 2010, con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público. Con todo, el monto máximo de estas nuevas obligaciones no podrán exceder de US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), por concepto de capital, en el primer caso, y de 4.265.892 Unidades de Fomento, en el segundo. La autorización a que se refiere este inciso se materializará mediante uno o más decretos supremos expedidos a través del Ministerio de Hacienda.

Una vez extinguidas las obligaciones a que se refiere el inciso anterior, mediante igual procedimiento y dentro del mismo plazo, el Presidente de

la República podrá condonar las obligaciones de reembolso originadas en aplicación de los artículos 2° y 11 de la ley N° 20.206.

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

o o o

Artículo Primero.-

Ha pasado a ser artículo segundo, reemplazado por el siguiente:

“Artículo Segundo Transitorio.- Para aquellas zonas referidas en la letra b) del artículo 3° de la presente ley, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación, destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

Las adecuaciones que se realicen a las tarifas considerarán como base las tarifas reales cobradas a los usuarios de transporte público y no los máximos establecidos contractualmente. Adicionalmente, las adecuaciones de tarifas deberán considerar el ajuste del porcentaje de la tarifa a estudiantes. La forma en que será calculada la adecuación de tarifa será establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 3°, letra b). En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° letra b).

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

Artículo Segundo.-

Ha pasado a ser artículo tercero, sustituido por el siguiente:

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

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

Artículo Tercero

Ha pasado a ser artículo cuarto, reemplazado por el siguiente:

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

Los recursos a que se refiere este artículo se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, del Ministerio del Interior, de 2005. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el artículo 76 de la referida ley sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

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

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

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad.

Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada en el inciso anterior, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda e Interior, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento, los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa, y los requisitos que deben cumplir; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de

pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, terminales de pasajeros o de locomoción colectiva y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

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

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

Artículo Cuarto

Lo ha suprimido.

Artículo Quinto

Ha reemplazado la frase “proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos”, por “, en su caso, proporcionarán, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos”.

Artículo Sexto

Ha efectuado las siguientes enmiendas:

- Ha reemplazado el guarismo “2008” por “2009”.

- Ha intercalado, a continuación de la frase “la presente ley”, la locución “desde su publicación”.

- Ha sustituido el guarismo “20.232” por “20.314”.

- Ha suprimido la frase “de rentas de inversiones en activos financieros”.

Artículo Séptimo

Lo ha remplazado, por el siguiente:

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

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

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

Artículo Octavo

Lo ha sustituido, por el siguiente:

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

o o o

Ha consultado, a continuación, los siguientes artículos noveno a décimo segundo, nuevos:

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

Artículo Décimo Transitorio.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de esta ley, hasta el año 2014, el Panel de Expertos a que

hace referencia dicho artículo deberá determinar, para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del subsidio transitorio y el subsidio permanente señalados en los artículos Tercero Transitorio y 2° de esta ley.

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

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

o o o

- - -

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 7.624, de 13 de agosto de 2008.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

JOVINO NOVOA VÁSQUEZ
Presidente del Senado

CARLOS HOFFMANN CONTRERAS
Secretario General del Senado