

**MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA
DE LA REPUBLICA CON EL QUE
INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE
CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA
EL TRANSPORTE PÚBLICO
REMUNERADO DE PASAJEROS.**

SANTIAGO, abril 30 de 2008.-

M E N S A J E N° 200-356/

Honorable Cámara de Diputados:

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

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en someter a consideración de ésta H. Corporación el siguiente proyecto de ley, que crea un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar el pago de la tarifa de los servicios de transporte que se indican y crea fondos de inversiones para el transporte público remunerado de pasajeros.

I. ANTECEDENTES

El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona

que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional.

Por lo anterior, es prioritario mejorar el servicio de transporte público remunerado pasajeros, con la finalidad de ofrecer un servicio de calidad, confiable y seguro, y con precios a público accesible para toda la población, de modo de fomentar con ello que más personas, accedan y opten por este medio de transporte.

El proyecto de ley sometido a vuestro conocimiento busca precisamente mejorar y fomentar el transporte público remunerado de pasajeros a lo largo de todo el país. Este proyecto está basado en dos estrategias complementarias.

Primero, se introduce un mecanismo de subsidio a la tarifa del transporte público remunerado de pasajeros. Este subsidio, de cargo fiscal, tiene por objetivo compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes.

Segundo, este proyecto de ley crea dos fondos transitorios. El primero tiene por objetivo contribuir al mejoramiento del sistema de transporte público de Santiago y facilitar la transición, ya en marcha, hacia el sistema de transportes moderno, de calidad y confiable, que merecen los ciudadanos de nuestra capital. El segundo fondo, está dirigido a mejorar el transporte público en regiones, financiando inversiones en mejoramientos de la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público en las diversas ciudades del país.

II. EXPERIENCIA COMPARADA

Que la presente ley busque subsidiar el sistema de transporte público remunerado de pasajeros, no es nada inusual si miramos la experiencia internacional.

Los subsidios al transporte público de pasajeros se otorgan en la mayoría de los países del mundo, ya sean naciones industrializadas o economías en vías de desarrollo. El objetivo es garantizar el acceso masivo de la población a este medio de transporte, a través de pasajes económicos que suelen cotizarse por debajo de los costos que afrontan las empresas.

Por ejemplo, en Estados Unidos, en promedio, en el año 2006, los ingresos por tarifas sólo cubrieron el 38% de los costos operacionales de los sistemas de transporte público de pasajeros mediante buses. La diferencia fue financiada principalmente mediante diversos subsidios locales o federales para el transporte público. Si se analizan los 50 sistemas de transportes más importantes de ese país, los ingresos por tarifas no superan el 31% de los costos operaciones de buses.

En Europa, los ingresos operacionales representan en promedio el 50% de los costos operacionales de los sistemas de transporte urbano.

A su vez, en el caso de nuestro país, diversos estudios, en particular el Informe Final sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago, confeccionado por el grupo de expertos, convocados por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, han recomendado, bajo determinadas condiciones el otorgamiento de subsidios al transporte público remunerado de pasajeros.

Tampoco resulta sorprendente, a la luz de la experiencia internacional, que en nuestro país se busque promover la educación mediante tarifas reducidas para los estudiantes. Existen numerosas experiencias de subsidios a los costos de transporte de los estudiantes a nivel internacional.

En Austria, por ejemplo, el Gobierno respalda a los estudiantes para que puedan acceder a la educación a través del esquema para el transporte de estudiantes de escuela. Este esquema, provee viajes subvencionados para los estudiantes de escuelas, elegibles en ferrocarril, autobús y ferry (estatales y privados) y autobuses de larga distancia. También existe un subsidio para el transporte desde y hacia la escuela en vehículos privados en áreas en las que no existe transporte público.

Similarmente, en Madrid, España, rige el abono de transportes, que es un título de transporte que permite realizar un número ilimitado de viajes dentro de la comunidad de Madrid y determinadas zonas de Castilla-La Mancha. Consiste en una tarjeta nominativa, y que según el tramo de edad en que esté el usuario varía la tarifa que tendrá que pagar.

III. LAS TARIFAS Y SU FINANCIAMIENTO

La Constitución Política de la República de Chile, establece que el Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales y económicas que permitan a todos y cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que la propia Constitución establece.

En ese sentido, la principal riqueza de Chile, no es su cobre, fruta o madera, sino su gente. Potenciar las ideas, trabajo, fuerza y talento de los millones de chilenos y chilenas es el desafío que se ha propuesto mi Gobierno para así alcanzar el mayor bienestar de todos y cada uno de los integrantes de esta noble nación, sin distinción alguna.

La principal llave de acceso para lograr los objetivos propuestos, es la educación.

Desde la enseñanza preescolar hasta la universitaria.

Dentro de este contexto, una herramienta fundamental en el desarrollo de la escolaridad y la educación, lo constituye el Pase Escolar y el Pase de Educación Superior, al permitir que los beneficiados con ellos, puedan pagar en sus traslados una tarifa rebajada, medida que promueve y fortalece el acceso de los niños y niñas, alumnos y alumnas menos favorecidos económica y socialmente, a los distintos niveles de formación.

Sin embargo, el pago de un pasaje rebajado por parte de los estudiantes, se financia indirectamente mediante un porcentaje del precio que se paga por parte de los usuarios del transporte público que no gozan de este tipo de beneficio.

Esta forma de financiamiento, incrementa la tarifa del pasaje regular, lo que significa que se afecta a la mayoría de los usuarios que no tienen Pase Escolar o de Educación Superior, con un cobro superior, y con dicho excedente se financia la rebaja de tarifa que beneficia a los estudiantes, lo que podría significar un perjuicio en el sector mas necesitado de la sociedad, al ser este sector de la población el que más utiliza el transporte público en buses. Por ello, en algunos casos, el beneficio para los estudiantes de escasos recursos lo estarían financiando los miembros adultos de sus mismas familias.

Además, este sistema de financiamiento, es un desincentivo al uso del transporte público remunerado de pasajeros al elevar la tarifa regular, para la población no beneficiaria de pasaje rebajado.

De acuerdo a lo señalado anteriormente, y con el objeto de adecuar la normativa vigente a las actuales necesidades de los estudiantes, es que a través del Decreto N° 124, de 23 de Agosto de 2006, se ampliaron las facultades relativas a la utilización y días en que rige el Pase Escolar y de Educación Superior, ya que

la norma estableció que éstos se pueden usar desde el día Lunes a Domingo, durante las 24 horas, dentro del año escolar correspondiente, respondiendo así a las necesidades de los estudiantes del sector primario, secundario y superior de nuestros días, convirtiendo al transporte público de pasajeros, en el principal medio de desplazamiento para este grupo social.

De este modo, como se ha indicado, actualmente las tarifas de los estudiantes corresponden a un porcentaje aplicable sobre la tarifa adulto cobrada en vehículos de locomoción colectiva. En la Región Metropolitana dicho porcentaje es inferior al porcentaje aplicado en regiones. Como consecuencia de esta ley se espera que gradualmente, y en la medida que se produzcan los ajustes normativos y contractuales pertinentes, a todos los estudiantes del país se aplique un porcentaje similar al de la Región Metropolitana.

Al respecto, es relevante destacar que el Informe Final, de fecha 31 de marzo de 2008, sobre Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago, confeccionado por el grupo de expertos, convocados por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dentro de sus recomendaciones sobre financiamiento, señaló que el subsidio a la tarifa de estudiantes debe separarse del problema de financiamiento del sistema de transporte y ser pagado por el Estado.

El presente proyecto de ley propone un nuevo sistema de financiamiento, en el que el Estado crea un mecanismo de subsidio para financiar las franquicias existentes, permitiendo mantener el beneficio de una tarifa rebajada a los estudiantes y eliminar el impacto que la aplicación de la tarifa escolar tiene en el valor del pasaje regular a los demás usuarios, siendo ésta una ayuda concedida por el Estado para cubrir una necesidad social y económica, y a su vez, incentivar y fomentar

el uso de transporte público para la población no estudiante.

El mecanismo propuesto en este proyecto de ley opera de la siguiente manera. En aquellas ciudades donde exista una licitación de uso de vías, una resolución de perímetro de exclusión o el establecimiento de condiciones operativas, se podrán otorgar subsidios a los operadores. Las tarifas máximas permitidas en estos contratos o en las condiciones operativas que se establezcan en virtud de un perímetro de exclusión, deben reducirse como consecuencias de estos subsidios. El subsidio será otorgado a las cuentas en las cuales se administran los recursos en el caso de ciudades donde opera un sistema de ajuste tarifario basado en equilibrio entre ingresos y egresos.

Para lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los organismos competentes trabajarán en la incorporación de nuevas ciudades donde se requiera una licitación de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión o la fijación de condiciones operativas. La meta es poder ordenar y regular de esta forma el servicio de transporte público de en un número creciente de ciudades en Chile.

En aquellas ciudades y localidades donde, por su tamaño u otras razones, no resulte factible fijar tarifas máximas, los recursos provenientes de la aplicación del mecanismo de subsidio serán destinados a lo siguiente: en un 60%, constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los Intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas, estando facultados los Gobiernos Regionales sólo para comprometer gastos en iniciativas de inversión que se describen a continuación y, en un 40% se destinarán a incrementar la partida del presupuesto del Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional.

Los Gobiernos Regionales, respecto del 60% indicado, estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño en lo siguiente: 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 con entidades multilaterales. Y, en infraestructura y conectividad de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional.

A su vez, considerando que existen en la actualidad cinco ciudades con licitación de vías ya operando, y otras más donde se ha establecido un perímetro de exclusión o se han fijado las condiciones operativas, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los operadores para negociar un cambio en los contratos o en las condiciones operativas, con el fin de introducir los subsidios contemplados en esta Ley y modificar, en consecuencia, las tarifas y las condiciones operativas. Esta negociación estará supervisada por un Comité Asesor de Expertos, convocados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. De no prosperar esta iniciativa, los subsidios devengados o sus remanentes serán destinados a los fines que indica la ley, referidos en los dos párrafos anteriores.

IV. FONDO TRANSITORIO PARA LA CIUDAD DE SANTIAGO

Frente a las dificultades que ha tenido la implementación y posterior puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público remunerado de pasajeros para la ciudad de Santiago, se han adoptado medidas que vienen a mitigar estas dificultades. Sin perjuicio de que éstas han cumplido su objetivo, se hace imperativo seguir

en la misma senda, es decir, corregir todos y cada uno de los obstáculos que se presenten, a fin de no sólo obtener un sistema de transporte regulado, sino que mejorado, de acuerdo a las expectativas y anhelos de todos los habitantes de la capital.

Ante este desafío, es necesario contar con los recursos necesarios que sirvan de herramienta para mejorar el servicio de transporte ofrecido, para todos los usuarios del sistema y de esa forma obtener un sistema de transporte público remunerado de pasajeros de calidad, confiable y seguro.

En efecto, para lograr tener un sistema de transporte de calidad, se requiere contar con un sistema de recorridos y servicios adecuados y con una oferta suficiente de frecuencia, con tiempos razonables de espera en los paraderos, que pueda satisfacer las necesidades de los ciudadanos.

Adicionalmente, se está avanzando en mejorar la confiabilidad del sistema, mejorando la programación y apropiada regularidad de los servicios con información al público adecuada, todo lo cual permite contar con servicios más predecibles para el usuario.

Al mejorar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros de Santiago, éste se convertirá en una alternativa real y eficiente para aquellas personas que de otra forma optarían por trasladarse en otro medio de transporte, como el automóvil privado, ayudando de esta manera a reducir la congestión y contaminación ambiental.

Es decir, al establecer un financiamiento transitorio del sistema, que permita el mejoramiento del mismo, no sólo logrará la satisfacción de los millones de usuarios del sistema, sino que además, podrá integrar a otras personas que actualmente no lo utilizan por distintas consideraciones, permitiendo que los niveles de congestión y contaminación se reduzcan, lo que va en beneficio de la calidad

de vida de todos las personas que habitan la ciudad.

Este fondo transitorio se constituirá con un monto de \$190.350.000 miles y podrá ser desembolsado entre el 1º de enero 2009 y el 31 de diciembre del 2011. El monto máximo anual a desembolsar no podrá superar el 40% de lo señalado.

V. FONDO DE INVERSIONES REGIONALES

El crecimiento y expansión de las ciudades de nuestro país, exigen un desarrollo del transporte público a la altura de las necesidades, con la infraestructura adecuada y un servicio de calidad.

Con la finalidad de mejorar e incentivar el uso del transporte público remunerado de pasajeros, y la conectividad y vías en general, a lo largo del país, es que se crea un fondo de inversión para realizar, prioritariamente, los mejoramientos de gestión e infraestructura en las regiones de nuestro país.

A través de este Fondo Regional, que tendrá un monto equivalente al Fondo Transitorio para Transantiago, se podrán realizar inversiones en infraestructura para el transporte público; diseño e implementación de planes de modernización y mejora del transporte público; inversiones en infraestructura y conectividad de interés para la región, seleccionados por el Consejo Regional, entre otros, a fin de integrar a todos y cada uno de los habitantes de las distintas regiones al desarrollo y modernización del país, constituyéndose en elementos de la esencia de la modernización de nuestra tierra, cooperando en alcanzar el fin último, la igualdad de oportunidades de chilenos y chilenas en nuestro país.

VI. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

1. Objetivos generales y forma de entregar el subsidio

El proyecto de ley sometido a vuestro conocimiento, establece que se creará un subsidio de cargo fiscal para compensar los pagos de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva, tal como los menores pagos que realizan los estudiantes, promoviendo entre otros efectos, el uso de transporte público remunerado de pasajeros.

A contar de la fecha de publicación de esta Ley, el gasto total anual del subsidio no podrá exceder de \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor y, adicionalmente, a partir del año 2012, podrá ser incrementado anualmente en la referida ley, considerando para ello la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto.

El monto anual del subsidio se distribuirá, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, de acuerdo a las tarifas adulto y de estudiantes, sus diferencias, y al número de viajes totales en cada una de ellas.

A más tardar el 31 de diciembre de cada año, a través de un Decreto emanado del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que, además, llevará la firma del Ministro de Hacienda, se determinará el monto del subsidio correspondiente a cada zona geográfica de cada región, para el año siguiente.

El mismo Decreto establecerá los montos que corresponden al subsidio en aquellas zonas geográficas de cada región, en las que no se cuente con la información antes señalada, ya sea que exista o no un sistema de transporte regulado en virtud de la normativa vigente.

En aquellos procesos de licitación de uso de vías que se lleven a cabo, de acuerdo a la ley N° 18.696, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establecerá en las bases la entrega total o parcial del subsidio a los prestadores de servicios, incorporando el efecto de este subsidio en las condiciones económicas y operativas de la concesión.

Por su parte, en los perímetros de exclusión que se fijen o en aquellos casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca condiciones de operación en conformidad con la normativa vigente, se considerará, de la misma forma, el otorgamiento de este subsidio, incorporándolo en las mismas condiciones descritas en el párrafo anterior.

El modo de efectuar estas transferencias dependerá de si las zonas geográficas de cada región en que opera una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 cuentan o no con mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos. De contar con dicho mecanismo, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

En las zonas geográficas de cada región que cuenten con Servicios de Transporte Público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, pero que no operan con mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva, la que se determinará por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conformidad a lo establecido en el proyecto de ley.

En aquellas zonas geográficas de cada región, donde operen Servicios de Transporte Público mediante buses no licitados, podrán recibir el subsidio de la forma señalada

anteriormente, es decir, como si fueran servicios licitados que no tuvieran mecanismos de ajuste tarifario basados en equilibrios entre ingresos y egresos, una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen o estableciendo las condiciones de operación necesarias y que tales servicios se encuentren operativos.

En el caso que no sea posible incorporar el efecto del mecanismo de subsidio en las condiciones económicas de operación de los servicios, los recursos considerados tendrán el siguiente destino: un 60 por ciento constituirá una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior. El 40 por ciento restante incrementará la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes al momento de publicación de esta ley, a procesos de negociación y/o determinación, según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo subsidio y modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos.

De no prosperar las negociaciones referidas, los recursos devengados se destinarán en un 60 por ciento a la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y

Administrativo del Ministerio de Interior, en la forma en que prescribe el proyecto y a la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional, en el 40 por ciento restante de estos recursos.

Conjuntamente con lo señalado, se crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de Santiago. El fondo se constituirá con un monto de \$190.350.000 miles, recursos que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011.

El monto máximo anual a desembolsar no podrá superar el 40% del monto señalado. Las transferencias de los recursos, al existir un sistema automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa (AFT), y un mecanismo de ajuste tarifario basado en equilibrio ingresos-egresos, se realizarán a través de las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad.

De la misma forma se creará, a partir de la entrada en vigencia del fondo transitorio descrito anteriormente, un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. Dicho fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado para el caso de Santiago y serán desembolsados a contar de la fecha del inicio de aplicación de los recursos transitorios para el Sistema de Transporte Público de Santiago. Los recursos se distribuirán entre las regiones beneficiarias, de acuerdo a lo señalado en los artículos 76, 77 y 78 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso de la Región Metropolitana de Santiago, se considerará lo señalado en el

referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de Santiago.

En términos generales, las inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán de infraestructura para el transporte público y su modernización; modernización de la gestión de los sistemas; e inversiones en proyectos de infraestructura para conectividad, tales como proyectos de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional de forma de favorecer el transporte y conectividad.

El mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público. En la determinación de los montos expresados en unidades de fomento para dicho año, se utilizará el valor de dicha unidad al día de publicación de la presente ley.

En relación a la información que será entregada al Congreso Nacional sobre la entrega del subsidio a que se refiere este proyecto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior, proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos.

Por último, es menester señalar que ha existido una especial preocupación por establecer sanciones, para el caso de que exista una percepción indebida de las transferencias que se contemplan en el proyecto. Para ello se establece un procedimiento de aplicación de sanciones, estableciendo la aplicación de multas a beneficio fiscal, amonestaciones por escrito, suspensiones total o parcial del subsidio,

cancelación de vehículos o servicios y caducidad, cuando corresponda. Además, se dispone que la aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, el siguiente

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

"TITULO I

Del otorgamiento del Subsidio

Artículo 1º.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tal como compensar los menores pagos que realizan los estudiantes.

Artículo 2º.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, a partir del año 2012, este límite máximo podrá ser incrementado considerando la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros de los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto en comparación al número de viajes acumulados en los 12 meses anteriores al 30 de junio del año inmediatamente anterior.

El monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, considerando las tarifas de adultos y de estudiantes,

sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, mediante decreto expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, bajo la fórmula "Por Orden del Presidente de la República".

Un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, contendrá las definiciones metodológicas para la determinación señalada en el inciso anterior, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicitará la información del número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros efectivos a las entidades que administren sistemas automatizados que permitan conocer el número de viajes o a la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA) donde no existan dichos sistemas.

Artículo 3°.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega total o parcial de los recursos por efecto de aplicar el mecanismo de subsidio a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en las condiciones económicas y en la operación de dichos servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, en los procesos de licitación de uso de vías a que convoque en virtud de la ley N° 18.696, en los perímetros de exclusión que fije, así como en aquellos casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.

Artículo 4°.- Las transferencias de recursos que correspondan por concepto de aplicación del mecanismo de subsidio, serán realizadas de acuerdo a lo siguiente:

a) En las zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una

licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva. La capacidad de transporte efectiva por concesionario, será determinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando los buses que éstos tengan inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros que lleva dicho Ministerio y que se encuentren operativos en el periodo anterior a aquel en que se efectúe la transferencia. El reglamento establecerá los medios fidedignos de control necesarios para la comprobación de la capacidad de transporte efectiva.

c) En las zonas geográficas donde operen servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, no licitados, dichos servicios podrán recibir el subsidio de la forma señalada en la letra b) anterior una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen, o una vez que se hayan establecido las condiciones de operación para servicios no licitados, y que tales servicios se encuentren operativos.

Artículo 5°.- En tanto no se materialicen los efectos del mecanismo de subsidio en las condiciones económicas de los servicios de transporte remunerado de pasajeros, los recursos considerados para el financiamiento del mecanismo de subsidio, tendrán los siguientes destinos:

a) El 60 por ciento de ellos, constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, 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 y conectividad de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional.

b) El 40 por ciento restante, incrementará la partida de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en la asignación correspondiente al Subsidio al Transporte Regional.

Artículo 6°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo segundo de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo 7°.- El pago de este subsidio se realizará a través del Servicio de Tesorerías, de acuerdo a la información que para tal efecto le entregue el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Artículo 8°.- A partir de la fecha de publicación de esta ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros y/o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.

TITULO II

De las sanciones

Artículo 9°.- Cualquier persona que perciba indebidamente transferencias por concepto del subsidio establecido en la presente ley, o incumpla o infrinja las obligaciones adquiridas en razón de su otorgamiento en materia de condiciones de prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, podrá ser objeto de la aplicación, por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe, de las sanciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales:

a) multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 50 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.);

- b) amonestación por escrito;
- c) suspensión parcial o total del subsidio;
- d) cancelación de vehículos o servicios; y
- e) caducidad de la concesión, si corresponde.

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

Artículo 10.- Para la determinación de la correspondiente sanción, se considerarán las siguientes circunstancias:

- a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.
- b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.
- c) La conducta anterior.
- d) La capacidad económica del infractor.

Artículo 11.- Toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Artículo 12.- En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma

autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y/o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.

TITULO III

Disposiciones Generales

Artículo 13.- Los montos que se perciban por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales.

Artículo 14.- Mediante uno o más decretos supremos del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la presente ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo Primero Transitorio.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará, dentro de los 30 días siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y/o condiciones de operación vigentes, a procesos de negociación y/o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo subsidio y modificar las tarifas y/o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. 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° de esta ley. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de vías, que utilice sistemas

automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, caso en el cual los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones contará con un Comité Asesor de Expertos a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos para la renegociación a que se refiere el inciso anterior.

Artículo Segundo Transitorio.- Créase un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago con un monto de \$190.350.000 miles, los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Este monto se reajustará anualmente de acuerdo a como lo indique la Ley de presupuestos respectiva.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad y no podrán exceder el 40% del monto señalado en el inciso anterior. Las transferencias se realizarán de la forma señalada en la letra a) del artículo 4º de esta ley.

Artículo Tercero Transitorio.- Créase un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. El fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado en el inciso primero del artículo segundo transitorio de la presente ley, y sus recursos serán desembolsados sólo a contar de la fecha de inicio de aplicación de los recursos del Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago señalado en el artículo anterior.

Los recursos a que se refiere el inciso anterior se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en los artículos 76, 77 y 78, todos de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

Las inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán las siguientes:

a) Inversiones en 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.

b) Inversiones en infraestructura y conectividad de interés para la región seleccionados por el Consejo Regional.

c) Iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y de diseño, en infraestructura vial, de riego, de servicios básicos de agua potable y saneamiento rural.

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

Artículo Cuarto Transitorio.- Un reglamento especial dictado, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, definirá, para el año 2008, la modalidad para la determinación del monto anual del subsidio a que se refiere el artículo primero de la presente ley así como el monto máximo a distribuir, en dicho año, por regiones y zonas geográficas.

Artículo Quinto Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo Sexto transitorio.- El mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público.".

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

RENE CORTAZAR SANZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

ANDRES VELASCO BRAÑES
Ministro de Hacienda

EDMUNDO PEREZ YOMA
Ministro del Interior

PAULA QUINTANA MELENDEZ
Ministra de Planificación
Y Cooperación