

Proyecto de ley que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado.

M E N S A J E N° 211-358/

Honorable Senado:

A S.E. EL

PRESIDENTE

DEL H.

SENADO.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley sobre régimen de transporte público concesionado.

I. ANTECEDENTES

La necesidad de contar con un sistema de transporte público eficiente, de calidad y seguro constituye uno de los desafíos que demanda nuestra sociedad actual de parte del Estado y es, por tanto, uno de los problemas prioritarios que debe enfrentar el país.

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

A la fecha este diagnóstico no ha mejorado sustancialmente, a pesar de haberse diseñado y proyectado diversos modelos para enfrentar estas dificultades. Con tal objeto se ha hecho un acabado estudio para determinar cuáles debieran ser las alternativas y herramientas con que debe

contar el Estado de Chile para incorporar modificaciones al sistema de transporte público nacional y así mejorar sustantivamente las condiciones y calidad de dicho servicio.

Es en razón de lo anterior que se ha elaborado el presente proyecto de ley, con la finalidad última de contar con un marco jurídico que nos permita asegurar un servicio de transporte con un adecuado estándar de calidad y que permita una mejora efectiva que favorezca a todos los ciudadanos y usuarios de dicho sistema.

II. EVOLUCIÓN DEL RÉGIMEN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CHILE

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

La política de liberalizaciones implementada desde mediados de los años setenta determinó una progresiva desregulación de la actividad mediante diversas medidas (derogación de regulaciones de frecuencia, tarifas y número de buses, flexibilización de recorridos, etc.), que se extendió hasta 1988 cuando se procedió a liberalizar totalmente la actividad al eliminarse la necesidad de obtener autorización previa para operar. De este modo, a finales de la década de los ochenta cualquier persona podía comprar un bus y desempeñarse como transportista sin mayores restricciones, fueren de tarifas o recorridos. La implementación de esta política en el transporte público permitió incrementar sustantivamente la oferta, lo que significó un aumento positivo en la cobertura

y una disminución de los tiempos de espera, todo ello en beneficio de los usuarios. Sin embargo, no se logró una disminución de los precios de viaje y, además, afloraron una serie de externalidades negativas, como fueron los problemas de congestión en determinadas zonas, contaminación ambiental, falta de seguridad en los viajes por las carreras que acostumbraban a realizar los buses para obtener más pasajeros, etc.

A partir de 1990 comenzó una tercera etapa, que se inicia con la dictación de la ley N° 19.011, del 12 de diciembre de 1990, que incorporó al régimen vigente de la ley N° 18.696, del 31 de marzo de 1988, un nuevo artículo 3°. Esta disposición establece que el transporte público es una actividad libre o no publicada, lo cual significa que los particulares tienen libre iniciativa para desarrollarlo. Sin embargo, se facultó al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) para intervenir en esta actividad por dos vías:

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

b) Mediante la publicación de la actividad en determinados supuestos, entregando en concesión a particulares el uso de las vías mediante un procedimiento de licitación pública y la suscripción de los contratos de concesión respectivos para la prestación de dicho servicio de transportes.

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

III. EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE TRANSPORTE DE TRANSANTIAGO

En el marco descrito anteriormente, se diseñó centralmente el Plan de Transporte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. IDEAS MATRICES DEL PROYECTO

Conforme a lo expuesto anteriormente, este proyecto de ley tiene como idea matriz o fundamental establecer una serie de modificaciones al marco jurídico del transporte público remunerado de pasajeros, que permitan al Estado contar con las herramientas adecuadas para una mejor gestión de los contratos de los servicios concesionados, con el objeto de garantizar una prestación con un alto estándar de calidad y, al mismo tiempo, disponer de los

instrumentos jurídicos adecuados que le permitan enfrentar en forma oportuna las contingencias que impidan la correcta marcha y prestación del servicio actual. Todo lo anterior, equilibrando por un lado las necesidades de los usuarios y por otro los derechos de los concesionarios.

V. CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente proyecto regula las siguientes materias:

a. La obligación de informar por parte de los concesionarios y de su fiscalización.

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

De esta forma, se dispone que los concesionarios quedarán sujetos a la supervisión y control del Ministerio, quien podrá pedir informes e inspeccionar las instalaciones y vehículos que comprende el servicio, y en general, adoptar las medidas necesarias para velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes. El incumplimiento de este deber conlleva una sanción establecida a nivel legal.

b. Regulación de la quiebra.

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

En el caso de la quiebra, se establecen normas expresas sobre la materia respecto del término de la concesión, la continuidad del servicio y la administración de los bienes afectos a la concesión. En este sentido el proyecto señala que la declaración de quiebra del concesionario constituye una causal de

término de la concesión. En este evento, la autoridad podrá nombrar un Administrador Provisional el cual se hará cargo de los bienes afectos a la concesión. A su vez, estos bienes quedarán fuera de la administración del síndico y, por tanto, del respectivo procedimiento concursal.

c. Regulación del régimen de los bienes afectos a la concesión.

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

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

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

d. Los contratos de concesión y las facultades del Ministerio.

A este respecto la ley N° 18.696, modificada por la ley N° 20.223, así como los pronunciamientos del Tribunal Constitucional y de la Corte Suprema han declarado expresamente que esta actividad constituye un

servicio público, cuestión que le da una fisonomía jurídico-pública a los contratos de concesión.

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

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

e. Regulación integral de los mecanismos de continuidad del servicio.

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

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

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

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

A este respecto el proyecto adopta dos medidas concretas:

1. Se extiende la aplicación de las medidas de continuidad del servicio a todos

los supuestos que conlleven a su suspensión o que constituyan un riesgo cierto a su continuidad, como ocurre, por ejemplo, en el caso de la quiebra del operador.

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

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

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.696:

1) Modifícase el artículo tercero en el siguiente sentido:

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

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

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

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

ii) Reemplázase la expresión "culpa leve" por la expresión "culpa levísima".

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

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

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

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

ii) Sustitúyase la oración "contado desde la fecha en que la caducidad ha quedado ejecutoriada" por la siguiente:

"contado desde la fecha en que la resolución que pone término anticipado ha quedado ejecutoriada".

d) Sustitúyase el inciso doce, por el siguiente:

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

e) Agrégase el siguiente inciso trece, nuevo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá requerir a los

concesionarios la información sobre la relación entre su activo y pasivo circulante, y entre su patrimonio y deudas totales, con una periodicidad no inferior a un mes.

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

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

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

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

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

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

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

a) Cumplimiento del plazo previsto en el contrato.

b) Mutuo acuerdo.

c) Caducidad.

d) Quiebra del concesionario.

e) Por las demás que establezcan las leyes o las Bases de Licitación.

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

Artículo 3° duodecies.- Quiebra del concesionario. Presentada una solicitud de quiebra de un concesionario, el secretario del tribunal deberá notificarla al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dentro de las veinticuatro horas siguientes, de conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 55 del Libro IV del Código de Comercio. Inmediatamente después de pronunciada la sentencia que declare la quiebra de un concesionario, el secretario del tribunal la notificará al Ministerio antes referido en el mismo plazo y forma.

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

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

activos de la empresa declarada en quiebra y que están afectos a la concesión.

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

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

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

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

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

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

Para tal efecto, el Ministerio iniciará el procedimiento mediante una resolución fundada,

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

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

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

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

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

d) El Presidente del Panel, inmediatamente después de la recepción de los antecedentes convocará

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

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

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

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

Artículo Segundo Transitorio.- Dentro de los 5 días siguientes a la notificación de la resolución que declara el término anticipado de los contratos, el concesionario podrá reclamar de su legalidad ante la Corte de Apelaciones de Santiago. En el mismo plazo tanto el concesionario como el Ministerio podrán impugnar el monto de la indemnización establecida en dicha resolución. Para tal efecto será aplicable, en todo aquello que fuera procedente, el procedimiento establecido en los artículos 69 a 71 de la Ley 18.840, Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, con excepción del inciso tercero del artículo 69. En consecuencia en este procedimiento no será exigible boleta de consignación.

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

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

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIAN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

FELIPE MORANDE LAVIN
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

FELIPE LARRAIN BASCUÑAN
Ministro de Hacienda

FELIPE BULNES SERRANO
Ministro de Justicia