



RESEÑA LEGISLATIVA

ISSN 0717-0416

Nº 1322

9 de Marzo de 2018

FONDO DE APOYO REGIONAL PARA EL TRANSPORTE

BOLETÍN 11575-15

RESEÑA LEGISLATIVA es una publicación de
LIBERTAD Y DESARROLLO
DIRECTOR RESPONSABLE: Luis Larraín A.
EDITOR: Pablo Kangiser G.
DIRECCIÓN: Alcántara 498, Las Condes, Santiago,
Chile.



RESEÑA LEGISLATIVA

Nº 1322

9 DE MARZO DE 2018

ÍNDICE

FONDO DE APOYO REGIONAL PARA EL TRANSPORTE

BOLETÍN 11575-15

OPINIÓN EJECUTIVA	4
CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY	5
COMENTARIOS DE MÉRITO EN GENERAL	6
TEXTO DEL PROYECTO DE LEY	12


FONDO DE APOYO REGIONAL PARA EL TRANSPORTE

DESCRIPCIÓN BOLETÍN 11575-15

REFERENCIA	Modifica el Fondo de Apoyo Regional contemplado en la ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros
INICIATIVA	Mensaje presidencial
ORIGEN	Senado
COMISIÓN	De Transportes y Telecomunicaciones y De Hacienda
INGRESO	17 de enero, 2018
ARTICULADO	Un artículo único que introduce diversas modificaciones al artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378 y un artículo transitorio que fija el objeto del reglamento de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda


OPINIÓN EJECUTIVA DE LYD

La decisión de crear un fondo especial para compensar a las provincias por el financiamiento estatal del Transantiago ya se adoptó política y legalmente, sin que ahora se pueda modificar ese criterio. Lo que ahora corresponde asegurar, es que este fondo sea utilizado efectivamente en los proyectos para los cuales fue creado. Siendo así, quienes administren esos dineros deben estar facultados para poder disponer de los recursos dentro del marco de la ley. Si es que esos fondos no se ocupan o se ocupan en finalidades distintas, cabría concluir que la Ley de Presupuesto anual no está asignando correctamente los fondos a cada glosa. No se deben desperdiciar los recursos de las arcas fiscales o usarlos de una forma en la que no fue la constitucionalmente establecida.

En general, se trata de un problema que necesariamente va a producirse cada vez que se cree un fondo acotado a una finalidad específica: si sobran recursos, no se deberían, legalmente, destinar a un fin diverso del previsto en la ley, salvo modificación expresa del texto de la ley 

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Los principales contenidos del proyecto de ley son los siguientes:

- Los recursos para transporte en regiones del Fondo de Apoyo Regional (FAR) podrán destinarse a “iniciativas de infraestructura o de mejoramiento del transporte”, en lugar de “iniciativas de transporte y conectividad”.
- Otorgar competencia a los gobiernos regionales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe de la SEREMI, para la aplicación de los recursos relativos a zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo
- Autorizar, con cargo al FAR, el que puedan otorgarse subsidios de transportes cuyo efecto será incorporar una rebaja en las tarifas, “en especial para los adultos mayores”.
- Se establece que los gastos, por región, en los proyectos financiados con el FAR, adicionales a la renovación del parque vehicular e infraestructura, no podrán superar el 30% del total de los recursos que el Fondo considere para esa misma región 

IV. COMENTARIOS DE MÉRITO EN GENERAL

ANTECEDENTES

Ley N° 20.378, de 2009

La ley N° 20.378, de 5 de septiembre de 2009, que ahora se propone modificar, creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. Ello fue motivado especialmente por la situación derivada de la puesta en marcha del Transantiago, cuyo financiamiento no estaba resultando en la forma como se esperaba. El subsidio estaba acotado a la provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo.

Un comentario adicional merece este proyecto de ley respecto de las repercusiones que tendrá hacia adelante en el sentido de que el constante financiamiento vía subsidios y complementos de los subsidios no es sostenible en el mediano plazo. Por lo tanto, la autoridad debe propender (como parece serlo ahora que se ha declarado desierta la licitación), a que el sistema sea eficiente, de diseño inteligente y que dependa cada vez menos del otorgamiento de subsidios.

Esta proposición generó consideraciones de orden político respecto de las demás regiones y provincias, que no recibirían subsidio, pues en ellas no operaba el sistema Transantiago.

Ley N° 20.696, de 2015

Posteriormente, se dictó la Ley N° 20.696 en cuyo mensaje se expresaba la necesidad de la incrementar los recursos del subsidio y crear además el Fondo de Apoyo Regional (FAR), como “compensación” por los recursos concentrados en la Región Metropolitana.

Este subsidio tuvo origen en la necesidad de superar la crisis operacional y financiera que experimentó el Transantiago, posteriormente a su implementación. Permitió, además, mantener el beneficio a los estudiantes con una tarifa rebajada.

A grandes rasgos, las modificaciones propuestas a la ley N° 20.378 buscaban facilitar el fortalecimiento del transporte público mayor¹, focalizar el gasto público en el acceso y calidad del transporte público mayor, beneficiar al sector más vulnerable donde se concentra la mayor proporción de usuarios del transporte público mayor de pasajeros, equilibrar financieramente el sistema para el caso de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y para las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, generar las

¹ Ley 20.696, Artículo 1 n° 1, ii) inciso tercero: “Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y, o contractual para su debida autorización y fiscalización”.

flexibilizaciones necesarias para profundizar una serie de programas, continuar con la renovación de la flota que presta los servicios de transporte público mayor, impulsar el desarrollo del modo de transporte ferroviario, y dotar a las regiones de recursos que permitan abordar proyectos relevantes que aporten soluciones de fondo a las necesidades de todo el país, en los ámbitos socialmente más relevantes y prioritarios.

Para todo ello, se proponía en el mensaje y texto del proyecto incrementar el subsidio antes indicado y crear, como se dijo, un Fondo de Apoyo Regional para dar una eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público mayor, para reconstituir los equilibrios financieros del sistema a los niveles de régimen, representados en el comportamiento del año 2011, y proyectados al 2022. Se pretendía también dar una mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones, con el objeto de mejorar las condiciones y tarifas del transporte público mayor, permitiendo además una gestión más eficiente y eficaz de los proyectos y recursos.

En específico, la creación del FAR fue propuesta para permitir que se destinaran recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario.

OBJETIVOS Y PROPUESTAS INICIALES EN RELACIÓN CON EL FAR

El proyecto de ley que propuso crear el Fondo de Apoyo Regional estableció las transferencias a través de las cuales se financiaría el Fondo. Asimismo, fijó la obligación que tiene el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de dictar un decreto en el que se contengan todas las normas necesarias para la distribución de los recursos, y para la implementación y operación de los proyectos y programas.

Del mismo modo, estableció los proyectos a los cuales se podían destinar los gastos e inversiones que se hagan con cargo al Fondo sobre la base de su impacto y rentabilidad social, a saber, a grandes proyectos de desarrollo, infraestructura general, transporte público, modernización, y otros, dentro de los cuales se encuentra la ejecución de programas especiales en los que los gobiernos regionales pueden instar a la renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses; y también grandes proyectos de infraestructura para el transporte público y su modernización. Por último, sin enumerarlo como un nuevo grupo de proyectos que pueden realizarse, se incluye el financiamiento de cualquier otro gran proyecto de inversión distinta a los ya señalados, fundados en la relevancia para la región o regiones.

Como un segundo ítem de proyectos se indicó un programa de apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles en lo que respecta a su sustentabilidad económica en diversos ámbitos.

El proyecto de ley originalmente presentado tuvo diversas modificaciones en su trámite en el Congreso Nacional, conservando la intención y el espíritu del proyecto original.

En la primera parte del proyecto no hay diferencias con el texto publicado, se crea el Fondo, se establecen las transferencias que lo financiarán y se fija la obligación que tiene el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de dictar un decreto que contenga las normas necesarias para la distribución de los recursos, y la implementación y operación de los proyectos y programas. La diferencia está en que el texto publicado incluye que estos decretos dictados por el Ministro, deberán contener, además, los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y las de los gobiernos regionales que dentro del marco de sus atribuciones deberán priorizar y definir qué proyectos serán procedentes.

Una segunda diferencia entre el texto del mensaje y el texto publicado se da en la enumeración de proyectos que podrán financiarse con el Fondo, y es que el mensaje en el primer grupo de Grandes Proyectos de desarrollo, infraestructura general, transporte público, modernización y otros, se incluía también la ejecución de un programa especial mediante el cual los gobiernos regionales podían convocar a la renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo cumplir una serie de obligaciones para ello. Lo que agrega entonces el texto aprobado, es que permite que los gobiernos regionales convoquen a “programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios”, lo anterior estará regulado especialmente, y los vehículos objeto de este programa deberán cumplir con una serie de condiciones.

NUEVAS MODIFICACIONES AHORA PROPUESTAS A LA LEY N° 20.378.

En primer lugar, con este nuevo proyecto de ley se intenta modificar la expresión “iniciativas de transporte, conectividad,” por “iniciativas de infraestructura o de mejoramiento del transporte,” con lo cual se amplía el ámbito de aplicación del fondo; y aunque aparentemente se eliminarían las iniciativas de conectividad, lo cierto es que la conectividad es una expresión poco precisa y que bien puede entenderse subsumida en el “mejoramiento del transporte”.

Luego se agrega un nuevo inciso tercero, pasando el actual a ser el inciso cuarto. Este nuevo inciso señala: “Los gobiernos regionales, en coordinación con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y previo informe de las Secretarías Regionales respectivas, podrán incorporar los recursos de este Fondo en los convenios y contratos que se establezcan de conformidad con los artículos 3 letra b)²

2 El Artículo 3, b) Se refiere solo a zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo respecto de servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696 (Modifica Artículo 6° de la Ley 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros), o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente. En esta concesión o la forma en la que se otorgue el servicio, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.

Los recursos se transfieren por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a los concesionarios o responsables del servicio, según las condiciones establecidas en las bases de la licitación y los respectivos contratos o resoluciones, quienes deberán incorporar dicho subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad, mecanismos de control y otras.

Para el caso de estos servicios prestados por ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles, que otorguen tarifa liberada o rebajada para los estudiantes también podrán recibir este subsidio en condiciones similares. Por último, dice que 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, contratos o resoluciones.

y 5³, de manera de modificar tarifas de adultos o adultos mayores y mejorar estándares de servicio, siempre y cuando dichos instrumentos no tengan una vigencia superior a la establecida en el artículo tercero transitorio de esta ley”.

Lo que hace el párrafo recién transcrito es ampliar el beneficio tarifario al cual se aplica este subsidio, el que ya no solo beneficiaría a los estudiantes sino también a los adultos o adultos mayores quienes, al igual que los primeros, tienen una capacidad económica limitada por lo que parece razonable ampliar el privilegio, supuesto que se cuente con los recursos financieros suficientes.

Por último, al inciso tercero ya existente, se le agrega al final la oración “Con todo, los gastos de cualquier región en estos proyectos no podrán superar el 30% del total de los recursos que el Fondo considere para la misma”. Estos proyectos a los que se refiere son los de la letra c) del numeral 1, es decir, cualquier otro proyecto de inversión distinto de los señalados anteriormente en la letra a) y letra b). Lo anterior implica un límite de los recursos que se pueden usar para esos proyectos, por lo tanto se le está dando mayor importancia y prioridad en la repartición de los recursos a los proyectos que tengan que ver con programas especiales

de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o con proyectos relacionados con la infraestructura para el transporte público y su modernización.

ANÁLISIS SOBRE LA LEY N° 20.378 Y EL FAR

Existe actualmente un subsidio nacional creado para el transporte público remunerado de pasajeros que tiene por principal objeto compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Tras unos años de la creación de dicho subsidio con cargo fiscal y tras varios aumentos de los recursos destinados para tal objeto, se crearon una serie de fondos especiales entre los cuales destaca el Fondo de Apoyo Regional (FAR), creado el 2013 específicamente para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional.

3 Siguiendo la línea del artículo ya expuesto en el párrafo anterior y en relación a las mismas zonas geográficas, el artículo 5 alude a que podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las regiones que señala, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito.

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

Agrega que para efectos de la entrega del subsidio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o entidades privadas o públicas, con o sin fines de lucro, conforme a la normativa vigente.

La “ley espejo” del Transantiago, como es conocida la ley que subsidia el transporte público remunerado de pasajeros, pretende también subsanar todos los gastos en los que se ha incurrido a causa del sistema de transporte público de Santiago, ya sea en buses, infraestructura, fiscalización, etc., y dar un tratamiento similar al desarrollo regional equiparándolo con los aportes al Transantiago. De este modo se busca garantizar el destino de esos fondos en proyectos que las regiones pudieran presentar para mejorar así su calidad de vida,

en cuanto a transporte, conectividad y desarrollo regional.

de éste se incluye el “desarrollo regional” lo que amplía su ámbito de aplicación. Esto obliga a volver al origen que tuvo el FAR y es que se origina en el marco de una ley que subsidia el transporte público remunerado de pasajeros, y no parece ser consecuente salirse de ese contexto.

ANTECEDENTES

DE HECHO

Lo que ocurre ahora es que, si bien cada región tiene asignado un monto para dichos proyectos, no ha sido determinada la forma en la que esos recursos deben ser distribuidos, salvo los criterios que pueden usarse para hacerlo, pero esos criterios son muy generales y no se dispone de parámetros objetivos para lograr una correcta y eficaz repartición de los recursos del fondo, pues el impacto al que se refieren estos criterios puede analizarse desde distintas perspectivas, lo que hace que estos criterios sean muy relativos y amplios. El último criterio propuesto es un “cajón de sastre” en el que cabe toda otra propuesta, lo que no hace muy acotada la evaluación de proyectos.

Por lo tanto, si no hay proyectos presentados en alguna localidad, ese monto que le corresponde será igualmente transferido a la misma región, solo que no tendrá un destino definido por lo que se acumulará y no será utilizado, o será invertido en algo diferente al objeto del fondo, eso es, transporte, conectividad y desarrollo regional, según el texto de la ley vigente.

En vista de lo anterior, se ha discutido si dicho fondo puede destinarse a programas externos a estas materias. En el Congreso se ha analizado si estos dineros podían disponerse, por ejemplo, para hospitales dado el hecho de que en las finalidades

OPINIÓN DE LA CONTRALORÍA

Resulta procedente referirse a un dictamen de la Contraloría General de la República (CGR)⁴ en el que, tras ponerse en disputa la interpretación que se le puede dar al destino de los fondos, esto es en la frase “transporte, conectividad y desarrollo regional”, la CGR ha precisado que tras un informe emitido por la Dirección de Presupuestos y la Subsecretaría de Hacienda, sumado a las modificaciones que ha sufrido la norma que especifica la finalidad que pueden tener los gastos e inversiones a realizarse con cargo al FAR, se debe interpretar que si bien los proyectos e iniciativas referentes a transporte y conectividad tienen preferencia de ejecución en dicho fondo, los gobiernos regionales tienen la posibilidad de presentar proyectos de otras materias mientras se justifique su necesidad y mantengan relación con el desarrollo regional para que tengan cabida en

4 “LOS RECURSOS DEL FONDO DE APOYO REGIONAL QUE SE INDICAN, CONTEMPLADOS EN EL ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO DE LA LEY N° 20.378, DEBEN SER DESTINADOS PRIORITARIAMENTE A FINES DE TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD”, CGR, N° 22739, 24 de marzo, 2016.

el marco por la ley y así sean aprobados por el Ministerio de Hacienda.

Entonces, resuelto el problema de calificación, se presenta el segundo conflicto sobre este fondo y que consiste en determinar qué ocurre con los fondos asignados a una región pero que carecen de un proyecto al cual destinarse.

Para el año 2017 había US\$935 millones (acumulados desde el 2010) de la Ley Espejo del Transantiago que no habían sido gastados en las regiones, según habían sido inicialmente destinados. Dicho monto debiese ser ejecutado por la Subsecretaría del Desarrollo Regional (SIBDERE) a través de los gobiernos regionales. Esta diferencia entre las sumas asignadas y las sumas invertidas se debe a la falta de proyectos presentados por los gobiernos regionales.

Para lo anterior ya existe una posible solución en camino (no en lo inmediato), y es la Ley de Transferencia de Competencias a los Gobiernos Regionales, que crea una división técnica para la gestión del transporte en cada región. Esta ley pretende potenciar las atribuciones de dichos gobiernos de manera que sean más

independientes y puedan ejecutar proyectos relevantes en las distintas regiones, diferentes a las del subsidio de tarifas en la locomoción colectiva de regiones, transporte escolar en zonas rurales o conectividad en zonas aisladas, materias que están más o menos resueltas por el Ministerio de Transportes como ítemes distintos al del FAR.

Lo que hay que asegurar, entonces, es que si se creó un fondo especial, este debe ser utilizado efectivamente en los proyectos para los cuales fue creado. Para ello, quienes administran esos dineros deben estar facultados para poder disponer de los recursos. Si es que esos fondos no se ocupan o se ocupan en cosas distintas, se pierde todo el sentido y la Ley de Presupuesto anual no estarían asignando correctamente los fondos a cada glosa. No se deben desperdiciar los recursos de las arcas fiscales o usarlos de una forma en la que no fue la establecida. En general, se trata de un problema que necesariamente va a producirse cada vez que se cree un fondo acotado a una finalidad específica: si sobran recursos, no se deberían, legalmente, destinar a un fin diverso del previsto en la ley, salvo modificación expresa del texto de la ley ■■■■

V. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo cuarto transitorio de la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros:

- 1) Reemplázase, en el inciso primero, la expresión “iniciativas de transporte, conectividad,” por “iniciativas de infraestructura o de mejoramiento del transporte,”.
- 2) Intercálase el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando el actual a ser cuarto y así sucesivamente:

“Los gobiernos regionales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y previo informe de las Secretarías Regionales respectivas, podrán incorporar los recursos de este Fondo en los convenios y contratos que se establezcan de conformidad los artículos 3 letra b)⁵ y 5⁶, de manera de modificar tarifas de adultos o adultos mayores y mejorar estándares de servicio, siempre y cuando dichos instrumentos no tengan una vigencia superior a la establecida en el artículo tercero transitorio de esta ley.”.

5 El Artículo 3, b) Se refiere solo a zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo respecto de servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696 (Modifica Artículo 6° de la Ley 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros), o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente. En esta concesión o la forma en la que se otorgue el servicio, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.

Los recursos se transfieren por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a los concesionarios o responsables del servicio, según las condiciones establecidas en las bases de la licitación y los respectivos contratos o resoluciones, quienes deberán incorporar dicho subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad, mecanismos de control y otras.

Para el caso de estos servicios prestados por ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles, que otorguen tarifa liberada o rebajada para los estudiantes también podrán recibir este subsidio en condiciones similares.

Por último, dice que 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, contratos o resoluciones.

6 Siguiendo la línea del artículo ya expuesto en el párrafo anterior y en relación a las mismas zonas geográficas, el artículo 5 alude a que podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las regiones que señala, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito.

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

Agrega que para efectos de la entrega del subsidio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o entidades privadas o públicas, con o sin fines de lucro, conforme a la normativa vigente.

- 3) Modifícase el actual inciso tercero que pasa a ser cuarto en el siguiente sentido:
- a) Incorpórase al inicio de la oración que comienza con la frase “Los gastos”, la expresión “Asimismo.”.
 - b) Agrégase en el literal c) de su numeral 1, a continuación del punto y aparte que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración: “Con todo, los gastos de cualquier región en estos proyectos no podrán superar el 30% del total de los recursos que el Fondo considere para la misma.”⁷.

⁷ El artículo cuarto transitorio quedaría con la siguiente redacción:

Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de infraestructura o de mejoramiento del transporte y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2°, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3°, letra b), 4° y 5°.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y las de los gobiernos regionales; y la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

Los gobiernos regionales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y previo informe de las Secretarías Regionales respectivas, podrán incorporar los recursos de este Fondo en los convenios y contratos que se establezcan de conformidad los artículos 3 letra b) y 5, de manera de modificar tarifas de adultos o adultos mayores y mejorar estándares de servicio, siempre y cuando dichos instrumentos no tengan una vigencia superior a la establecida en el artículo tercero transitorio de esta ley.

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

- 1.- Grandes Proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:
 - a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa; 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. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad o calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.
 - 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.
 - c) Cualquier otro proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones. Con todo, los gastos de cualquier región en estos proyectos no podrán superar el 30% del total de los recursos que el Fondo considere para la misma.

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con la demás normativa aplicable al respecto.

- 2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de

Artículo Transitorio.- Mediante reglamento de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, se regulará la operación y condiciones, de los fondos que el Gobierno Regional incorpore para modificar tarifas de adultos o adultos mayores y mejorar estándares de servicio.”.



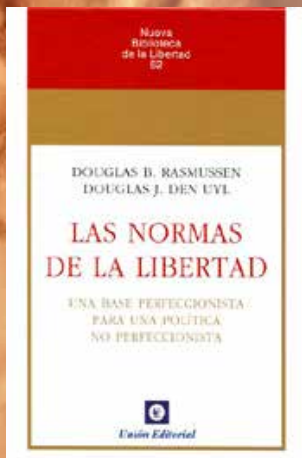
Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.
En el evento que existan recursos remanentes en el Fondo hasta dos años después del término de los aportes especiales, serán traspasados a la Partida Tesoro Público.



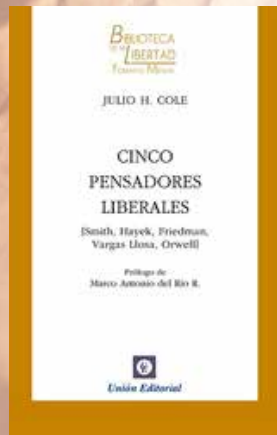
Unión Editorial

LyD representante exclusivo de
Unión Editorial en Chile

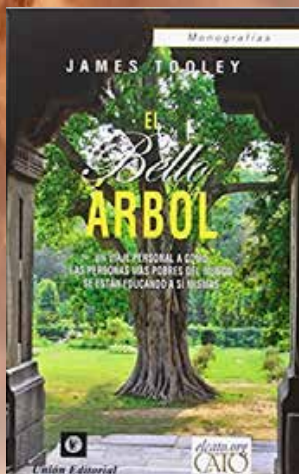
Más de 300
títulos
disponibles



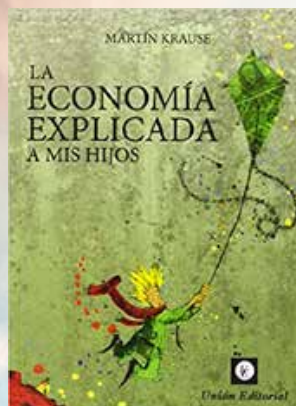
Las Normas de la Libertad,
de Douglas B. Rasmussen y
Douglas J. Den Uyl



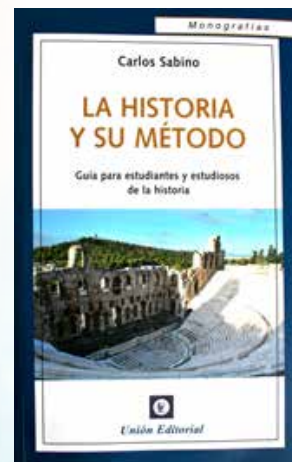
Cinco pensadores liberales
(Smith, Hayek, Friedman,
Vargas Llosa, Orwell),
de Julio H. Cole



El bello árbol,
de James Tooley



**La Economía explicada
a mis hijos,**
de Martín Krause



La historia y su método,
de Carlos Sabino

