MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE CREA LA AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTES.

SANTIAGO, mayo 17 de 2007.-

M E N S A J E Nº 212-355/

A S.E. EL

PRESIDENTE

DE LA H.

CÁMARA DE

DIPUTADOS.

Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en someter a consideración de esta H. Corporación el siguiente proyecto de ley, que crea la Autoridad Metropolitana del Transporte.

I. ANTECEDENTES

La política de transporte del Gobierno, ha tenido por objeto permanente propender al mejoramiento de los servicios de transporte terrestre remunerado de pasajeros, tanto en el ámbito del transporte público como privado, con el objetivo primordial de que dichos servicios esenciales para la población se presten en las mejores condiciones de eficiencia, comodidad y seguridad.

El transporte público impacta fuertemente la cotidianeidad de cada uno de los habitantes de una ciudad. No sólo por los tiempos de desplazamientos, si no que también por una serie de efectos colaterales que genera en una población.

Se debe avanzar en ser capaces de hacer convivir la capacidad de movilizarse con el desarrollo de ciudades sustentables, lo que importa una convivencia de enorme complejidad.

La historia de la relación entre nuestras ciudades y el transporte en ellas, es parte de nuestra propia historia.

Hasta el año 1979, nuestro país era gobernado por un Estado productor y regulador. Esto se vio reflejado en nuestro comportamiento, algo más protegido y conservador que el actual. Pero también se observó en la forma en que el transporte público se desarrollaba: tarifas, rutas, frecuencias y condiciones de operación, eran algo inherente a ese marco.

El año 1991, se impuso como desafío la creación de ciudades que tuvieran un desarrollo sustentable con el medio ambiente y con la calidad de vida.

Es así, como a partir del año 1991, se realizaron una serie de concesiones de vías (1991, 1994, 1998). En ellas, se regularon los recorridos, las frecuencias, la edad máxima de los buses, la capacidad, las tarifas a través de un reajuste según los cambios en los valores de los insumos y se definieron normas de emisión.

Sin embargo, fue necesario seguir avanzando. El año 2003 se dio forma al Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago, el PTUS. Parte fundamental de éste es el Plan Transantiago.

A poco andar del plan de transporte para la ciudad de Santiago, se comenzó a desarrollar experiencias similares en otras ciudades de Chile: Valparaíso y Concepción. Además, se continuó avanzando en el ordenamiento de buses para otras ciudades como Rancagua, Antofagasta e Iquique.

Todo este proceso, y su regulación, ha dependido directamente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Si bien, hemos avanzado en la coordinación entre los ministerios y con las empresas públicas relacionadas con el transporte, nos falta camino por recorrer para ser capaces de gestionar eficientemente sistemas de transporte público como los que estamos llevando a cabo en Santiago. Hoy día, es, por ejemplo, el Ministerio de Obras Públicas quien define qué autopistas construir y por dónde va su trazado,

así como Metro S.A. puede definir extensión de líneas o creación de nuevos servicios. Ambas acciones afectan el desarrollo del sistema de transporte público y requieren de mayor coordinación.

Sin la capacidad de adaptar nuestra institucionalidad a las necesidades del Siglo XXI, la disyuntiva entre ciudad y transporte no podrá ser resuelta.

De ahí que necesitemos un organismo capaz de reunir las atribuciones y responsabilidades que hoy día se encuentran directamente relacionadas con la operación de los sistemas de transporte de nuestro país.

Sólo así podremos seguir avanzando en resolver amistosamente la relación entre la ciudad y la necesidad del transporte.

II. LA NECESIDAD DE CREAR LA AUTORIDAD METROPOLITANA DEL TRANSPORTE.

En búsqueda de la eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte público urbano, se hace necesaria la constitución de autoridades metropolitanas que reúnan una serie de atribuciones.

Esto se hace más relevante en sistemas cada vez más complejos, que consideran integración tarifaria y física entre modos de transporte, el desarrollo de infraestructura que apoya al funcionamiento del sistema, participación creciente de la ciudadanía en las decisiones y el desarrollo de infraestructura para modos no motorizados, entre otras consideraciones.

El crecimiento de las ciudades, producto de su incremento demográfico, ha traído como consecuencia mayores tiempos de desplazamiento, aumento en el número de viajes, diversificación de la oferta de transporte público y mayores efectos adversos en contaminación y congestión. En este contexto, la generación de este tipo de autoridades obedece a la necesidad cada vez más patente de mejorar la calidad de vida de las personas, coordinando eficientemente los procesos de modernización del transporte público urbano y las actividades relacionadas con él.

En Chile tenemos un gran desafío. Estamos llevando a cabo en nuestra capital el cambio más grande en el sistema de transporte público de una ciudad a nivel mundial. Un sistema de transporte que debe ser capaz de movilizar a más de 5 millones de personas diariamente, con integración de servicios, con altos estándares de calidad de servicio y con la participación de concesiones otorgadas a privados. Este es un complejo desafío, pero tremendamente motivador, toda vez que tenemos la certeza de ir en la senda correcta para una mejora en la calidad de vida de las personas de nuestra Patria.

III. LOS MODELOS COMPARADOS.

Los procesos de modernización del transporte público que estamos llevando a cabo, nos obligan al diseño de esta nueva institucionalidad para coordinar las acciones ejecutadas en este ámbito. Este proceso debe realizarse mirando activamente la experiencia internacional.

A fines del año 2006, tuvimos el privilegio de contar, en Santiago, en un Seminario Internacional, con la presencia de destacados representantes de las autoridades metropolitanas de Londres, Paris, Madrid, Frankfurt, Barcelona y del Banco Mundial, que nos transmitieron sus experiencias en su ámbito territorial, como sus éxitos y dificultades.

1. Ámbito Territorial.

En general, la experiencia internacional nos muestra que existen autoridades de transporte descentralizadas, rescatando el valor que tiene que el transporte sea cuestión de decisión de las comunidades directamente afectadas y que sean parte de un proceso de descentralización o regionalización. Este es un desafío mayúsculo, que como país debemos enfrentar.

Estas autoridades tienen distintos grados territoriales de acción. Algunas ejercen sobre áreas metropolitanas, como es el caso de Madrid que tiene autoridad sobre toda la Comunidad de Madrid. Otras, como es el caso de Frankfurt, abarcan mucho más que la ciudad y su zona urbana, abarcando un conjunto de ciudades y aldeas conectadas entre sí.

Para el caso de Chile uno de los primeros desafíos será definir el ámbito territorial de competencias de una autoridad de transportes (AMT).

2. Conformación Política y/o Técnica de la Autoridad de Transporte (AT).

El grado de participación política de estas autoridades de transporte a nivel internacional es variable. En la mayoría de los casos existe un grado de carácter técnico en la elección de las Autoridades de Transporte, lo que se mezcla con algún grado de influencia política. En el caso de Londres, donde la AT está directamente relacionada con la figura de un Alcalde Mayor, esta AT tiene una clara conformación política. En el caso de Madrid y Barcelona, es en el Consejo Administrativo donde reside el componente político de la constitución de la AT.

3. Competencias de las Autoridades de Transportes

En cuanto a las funciones o competencias que se le han entregado a esta autoridad, se observa en la experiencia internacional, entre otras, la coordinación de servicios, la planificación de infraestructura para el transporte público, la definición de la política tarifaria, los sistemas de información y algún grado de injerencia sobre el transporte privado y la planificación urbana, e incluso la operación de sistemas públicos de transportes.

La formación de la Autoridad Metropolitana de Transporte es sólo otro paso.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO.

Constituye una necesidad evidente en ciudades altamente pobladas y complejas que conforman áreas metropolitanas, establecer un sistema eficiente de transporte público de pasajeros que, junto con satisfacer los requerimientos de movilización de sus habitantes, permita el uso racional de la infraestructura vial de la ciudad. Para tal efecto, siguiendo la experiencia de países más avanzados, como se ha expresado anteriormente, parece indispensable contar con una institucionalidad pública que organice y coordine los esfuerzos de distintas autoridades sectoriales y territoriales para

lograr estos propósitos, institucionalidad de la que carece nuestro país.

En este contexto, el Gobierno que presido considera de prioridad inmediata crear la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMT) en aquellas áreas metropolitanas más complejas de nuestro país, las que deberán coordinar y organizar los distintos instrumentos y recursos destinados a gestionar esta política pública, integrando a los actores relevantes en esta materia. En este sentido, se pretende constituir unidades administrativas de coordinación e integración de autoridades u organizaciones sectoriales o locales, que articule sus funciones y atribuciones, pero sin sustituir aquellas. En otras palabras se trata de crear entidades de coordinación orgánica horizontal de intereses públicos, manteniendo en los organismos sectoriales específicos la mayoría de las competencias que detentan actualmente en esta materia, salvo las que corresponden al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus Secretarías Regionales Ministeriales.

Por otro lado, estas AMT estarán constituidas como unidades administrativas altamente especializadas, supeditadas a las políticas y programas de transporte definidas por el Ministerio del ramo. De este modo, se pretende crear instancias de gestión y fiscalización que sujetándose a las directrices políticas sectoriales, gestione con eficiencia y eficacia los instrumentos y recursos asignados.

1. Naturaleza jurídica de las AMT.

En la organización administrativa estatal chilena se distinguen, en el ámbito de la Administración central, niveles ministeriales y de servicios públicos.

Ahora bien, la forma ordinaria como la Administración del Estado desarrolla funciones ejecutivas o de implementación y desarrollo de políticas públicas definidas por el Gobierno, son los servicios públicos, sin perjuicio que ellos tengan la denominación de consejos, comisiones, corporaciones, superintendencias, direcciones generales, institutos, juntas o servicios propiamente tal.

Los servicios públicos están definidos legalmente, en nuestro derecho, como “órganos encargados de satisfacer necesidades colectivas

de manera regular y continua” (Art.28, LOCBGAE).

Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en la LOCBGAE (Art.29), los servicios públicos pueden ser centralizados o descentralizados. El elemento fundamental de distinción entre ellos es la atribución o no de personalidad jurídica directa a la organización, lo que lleva envuelta la relación de dependencia o supervigilancia con el Presidente de la República. La personificación de una organización administrativa es un elemento no esencial de su constitución y su atribución está vinculada con la intención de asignar una imputación directa de sus actos y un patrimonio propio para su operatividad.

Teniendo presente lo señalado con anterioridad, el presente proyecto dispone que la Autoridad Metropolitana de Transportes o AMT, será un servicio público funcionalmente descentralizado, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio y que se relacionará con el Presidente de la República a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este organismo tendrá su domicilio en la ciudad de Santiago, sin perjuicio de las direcciones regionales que podrán existir. A través de uno o más decretos con fuerza de ley, se establecerán las direcciones regionales de la AMT definiendo el ámbito geográfico que abarca cada una de ellas, como órganos desconcentrados, o sea con poderes propios asignados por ley, para ser ejercidos en la zona territorial que se defina.

2. Objeto y de las Funciones de la AMT.

El objeto de la AMT será establecer, coordinar, fiscalizar y sancionar el cumplimiento de las condiciones de operación y de utilización de vías y la normativa de funcionamiento de los servicios de transporte urbano, interurbano, rural y de los servicios de transporte de pasajeros prestados a través de ferrocarriles, de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., o de cualquier otra entidad pública o privada, nacional o internacional; en los casos establecidos en la ley.

Su objeto también se extenderá a los servicios complementarios del transporte público concesionado de su competencia, tales como los de administración financiera, información al público y gestión de flota.

Respecto de las funciones y atribuciones de la AMT, en el proyecto encontramos, en primer lugar, aquellas que serán ejercidas en coordinación directa con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En segundo lugar, aquéllas que, hasta la fecha, eran privativas del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. En tercer lugar, las que son inherentes a los organismos encargados de la fiscalización y control del cumplimiento de la normativa vigente. Y, por último, aquéllas que permitirán a la AMT cumplir plenamente con su objeto, definido como señalamos, en el mismo proyecto.

a. Atribuciones de coordinación.

En cuanto a las funciones y atribuciones que serán ejercidas en coordinación directa con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podemos citar, por ejemplo, establecer condiciones de operación y/o de utilización de vías a través de los respectivos actos administrativos, pues se necesita la previa aprobación de dicho Ministerio, cuando se requiera asegurar la prestación del servicio de transporte público o para la mantención de su continuidad. También, establecer las normas y condiciones de operación para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros de su competencia o de sus servicios complementarios, que requiere la previa aprobación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Además, puede proponer al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, licitaciones para disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, cuando así lo determine. Asimismo, podrá asesorar técnicamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a otros organismos técnicos sobre las materias de su competencia; y proponerle la dictación de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos.

b. Atribuciones de gestión de transporte.

En relación a las funciones y atribuciones en gestión de transporte, el proyecto señala que la AMT podrá suscribir los contratos de concesión; requerir de los concesionarios y responsables de los servicios de transporte, que se adecúen al ordenamiento jurídico vigente; determinar los recorridos, establecer medi-

das de gestión de tránsito y coordinarse con otros organismos públicos en el ámbito de su competencia.

c. Atribuciones propias de órgano fiscalizador.

Respecto de aquellas funciones o atribuciones inherentes a los organismos encargados de la fiscalización y control del cumplimiento de la normativa vigente, el proyecto propone que la AMT pueda fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las bases de licitación, en los contratos y en la normativa vigente relacionada con la prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y de los servicios complementarios a éstos; fiscalizar la ejecución y gestión de los contratos de concesión de transporte público urbano y/o de sus servicios complementarios; acceder libremente a los vehículos y a todos los antecedentes e instalaciones que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios y/o de los responsables de los servicios de transporte público y/o de sus servicios complementarios.

Como todo órgano fiscalizador, puede sancionar a los prestadores de servicios de transporte público remunerado y de sus servicios complementarios. También puede aplicar e interpretar administrativamente las disposiciones legales y reglamentarias cuyo cumplimiento le corresponde vigilar; impartir órdenes e instrucciones a las entidades sujetas a su fiscalización; y adoptar las medidas tendientes a corregir las deficiencias que observare, con relación al cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás normas cuya supervigilancia le corresponde.

d. Atribuciones para lograr la continuidad, regularidad y seguridad del servicio de transporte.

Finalmente, en el proyecto se establecen funciones y atribuciones que permitirán lograr la continuidad, regularidad y seguridad del servicio de transporte.

Así, le corresponde a la AMT adoptar transitoriamente, las medidas que estime necesarias para la seguridad de las personas y de las

vías, la continuidad del servicio, y/o el resguardo del derecho de los concesionarios del servicio de transporte público remunerado de pasajeros y/o concesionarios de los servicios complementarios, pudiendo requerir de la autoridad competente, el auxilio de la fuerza pública, para el cumplimiento de sus resolucionecesarios. También podrá solicitar, por razones fundadas, directamente de la autoridad que corresponda, el auxilio de la fuerza pública, con facultades de allanamiento y descerrajamiento, si fuere necesario, en los casos en que se obstaculizare o impidiere el pleno ejercicio de las atribuciones otorgadas a la AMT para la protección y seguridad de las personas, o para evitar un grave daño a la población. Además, podrá requerir la reposición del servicio de transporte público remunerado y/o de sus servicios complementarios, interrumpido por un hecho imputable a la empresa, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan en conformidad a las normas y/o estipulaciones que les sean aplicables.

3. Vinculación de AMT con las Secretarias Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y con otros organismos públicos.

Como ya se ha expresado, las AMT son organizaciones administrativas especializadas que pretenden coordinar y organizar en las áreas metropolitanas los distintos servicios y recursos disponibles para la gestión del transporte público. En este sentido, su creación se estima prioritaria para aquellos núcleos urbanos que presentan mayor complejidad en el sistema de transporte público, lo que no impide que posteriormente se vaya ampliando a otras ciudades que requieran dicha organización.

En este contexto, el proyecto, por una parte, faculta para dictar un decreto con fuerza de ley que determine donde existirá autoridad metropolitana local, como entes desconcentrados. En aquellas regiones en las que no se requiera temporalmente de dicha unidad, las competencias pertinentes, en lo que se relacione con las atribuciones sectoriales específicas, se mantendrá en las Secretarias Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.

Por la otra, con el objeto de facilitar la coordinación que deberá existir entre la AMT

con las Secretarias Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y con otros organismos públicos con competencia en materia de transportes, se faculta al Ejecutivo, para efectuar las adecuaciones normativas que se requieran como consecuencia de la creación de la AMT, mediante un decreto con fuerza de ley.

4. Organización de la AMT.

El proyecto dispone que existirá un Director Ejecutivo y en las Direcciones Regionales de las AMT, contará con un Director Regional y un Consejo.

Finalmente, es necesario tener presente que tanto las funciones y atribuciones del Director Ejecutivo como las funciones, atribuciones e integración, del Consejo, se encuentran descritas en el presente proyecto. Los del Director Ejecutivo, corresponden a las propias de todo jefe de servicio. Las del Consejo son atribuciones de asesoría.

Cabe agregar, por una parte, que el primer director ejecutivo será nombrado directamente por el Presidente de la República. Los siguientes, serán designados conforme al procedimiento de la Alta Dirección Pública. Por la otra, que el Consejo es un órgano colegiado, compuesto por el director regional de la AMT, los secretarios ministeriales de Transporte, Vivienda y Obras Públicas, un consejero regional, un representante del Instituto, tres alcaldes y un experto en transportes.

5. Del Personal y Patrimonio de la AMT.

Por último, este proyecto establece las disposiciones relativas al personal y al patrimonio de este servicio público funcionalmente descentralizado denominado Autoridad Metropolitana de Transporte o AMT.

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

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

“TÍTULO I

AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTES

PÁRRAFO 1

Naturaleza, Objeto y Atribuciones

Artículo 1°.- Créase la Autoridad Metropolitana de Transportes, en adelante “la AMT”, servicio público funcionalmente descentralizado, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio y que se relacionará con el Presidente de la República a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El domicilio de la AMT será la ciudad de Santiago, sin perjuicio de las direcciones regionales que podrán existir de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1º transitorio de esta ley.

Artículo 2°.- El objeto de la AMT será establecer, coordinar, fiscalizar y sancionar el cumplimiento de las condiciones de operación y de utilización de vías y la normativa de funcionamiento de los servicios de transporte urbano, interurbano, rural y de los servicios de transporte de pasajeros prestados a través de ferrocarriles, se encuentren éstos bajo la administración directa o indirecta de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado o de sus filiales, de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., o de cualquier otra entidad pública o privada, nacional o internacional. Su objeto también se extenderá a los servicios complementarios del transporte público de su competencia, tales como los de administración financiera, información al público y gestión de flota.

Artículo 3°.- Para el cumplimiento de sus funciones, la AMT tendrá las siguientes atribuciones:

1.- Establecer condiciones de operación y/o de utilización de vías a través de los respectivos actos administrativos, previa aprobación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando se requiera asegurar la prestación del servicio de transporte público o para la mantención de su continuidad.

2.- Establecer las normas y condiciones de operación para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros de su competencia o de sus servicios complementarios, previa aprobación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

3.- Proponer al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones licitaciones para disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, cuando así lo determine.

4.- Ejecutar y evaluar técnicamente la licitación del transporte público de pasajeros, remunerado y concesionado en las zonas urbanas metropolitanas de su competencia, de acuerdo a las políticas, planes y programas definidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

5.- Suscribir los contratos de concesión que resulten procedentes o, en su caso y de manera excepcional, contratar directamente.

Podrá contratar directamente la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros de su competencia, sólo por razones de continuidad del servicio, por caducidad de una concesión o cuando se requiera para asegurar la prestación del servicio de transporte. Quien celebre contratos directos con la AMT, se entenderá concesionario para los efectos de ésta ley.

6.- Determinar los recorridos y las vías por las que circulan los servicios de transporte público de pasajeros, así como las restricciones y prohibiciones de su uso para determinados medios de transporte, conforme a la normativa vigente, previa consulta a los municipios correspondientes.

7.- Determinar los recorridos y las vías por las que circulan los servicios de transporte público de pasajeros, así como las restricciones y prohibiciones de su uso para determinados medios de transporte, conforme a la normativa vigente, previa consulta a los municipios correspondientes.

8.- Informar los estudios de capacidad vial y de transportes de los instrumentos de planificación territorial, cuando aquéllos incidan en el ámbito de su competencia.

9.- Coordinar y propiciar la definición de los trazados de ferrocarriles, que realicen las empresas señaladas en el artículo primero de esta ley.

10.- Requerir a los concesionarios de servicio de transporte público de pasajeros y a los servicios complementarios de transportes, que adecuen la prestación del servicio a las exigencias legales, reglamentarias o estipuladas en los contratos de concesión.

11.- Diseñar, ejecutar y evaluar un sistema de información a los usuarios del transporte urbano.

12.- Autorizar a los prestadores de servicios de transporte público, y a los servicios complementarios de éstos, cualquier modificación a las condiciones de prestación de dichos servicios.

13.- Establecer medidas de gestión de tránsito en la red vial básica como vías reversibles, zonas de estacionamiento u otros.

14.- Autorizar, sin perjuicio de los actos administrativos que le correspondan a otros organismos de la Administración del Estado, el emplazamiento de los terminales y paradas de los servicios de transporte público de pasajeros.

15.- Administrar y gestionar los recursos públicos y privados, asignados o percibidos para el funcionamiento del sistema de transporte público de su competencia.

16.- Coordinar y propiciar la definición de inversión en infraestructura, necesaria para el funcionamiento del transporte público de pasajeros de su competencia.

17.- Establecer vínculos de coordinación y colaboración con organismos públicos y privados, nacionales, extranjeros o internacionales, que desarrollan actividades en el ámbito del transporte público de pasajeros.

18.- Llevar las estadísticas de la AMT y elaborar la memoria anual que de cuenta de su gestión.

19.- Fiscalizar la ejecución y gestión de los contratos de concesión de transporte público urbano y/o de sus servicios complementarios, y de la normativa vigente relacionada con el transporte urbano, con la prestación de los servicios de transporte público y de los servicios complementarios a él.

20.- Acceder libremente a los vehículos con que se prestan los servicios de transportes, a las instalaciones y a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios y/o de los responsables de transporte público urbano y/o de sus servicios complementarios.

21.- Sancionar a los prestadores de servicios de transporte público y de sus servicios complementarios, en los casos y en conformidad a lo dispuesto por esta ley.

22.- Promover y facilitar la participación ciudadana en el diseño, ejecución y evaluación del transporte urbano, así como en la determinación de trazados del transporte público.

23.- Atender las consultas del público y resolver los reclamos que se formulen en contra de los concesionarios del servicio de transporte público de pasajeros y/o de sus servicios complementarios. La forma de tramitación, los plazos, los requisitos que deben cumplir las diligencias y actuaciones y la aplicación de sanciones, así como la interposición de recursos en contra de las referidas resoluciones, se ajustarán a lo dispuesto en el reglamento respectivo.

24.- Elaborar las estadísticas técnicas de explotación de los concesionarios de transporte público de pasajeros y/o de sus servicios complementarios, en la forma que especifique el reglamento. Al efecto, la AMT podrá requerir de las empresas

señaladas la información necesaria, pudiendo sancionar la no entrega de dicha información de acuerdo a lo establecido en la ley.

25.- Adoptar, transitoriamente, las medidas que estime necesarias para la seguridad de las personas y de las vías, la continuidad del servicio, y/o el resguardo del derecho de los concesionarios del servicio de transporte público de pasajeros y/o concesionarios de los servicios complementarios; pudiendo requerir de la autoridad competente, el auxilio de la fuerza pública, para el cumplimiento de sus resoluciones.

26. Solicitar, por razones fundadas, directamente de la autoridad que corresponda, el auxilio de la fuerza pública, con facultades de allanamiento y descerrajamiento, si fuere necesario, en los casos en que se obstaculizare o impidiere el pleno ejercicio de las atribuciones otorgadas a la AMT para la protección y seguridad de las personas, o para evitar un grave daño a la población.

27.- Requerir la reposición del servicio de transporte público remunerado y/o de sus servicios complementarios, interrumpido por un hecho imputable a la empresa, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan en conformidad a las normas y/o estipulaciones que les sean aplicables.

28.- Asesorar técnicamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a otros organismos técnicos sobre las materias de su competencia.

29.- Proponer al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la dictación de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos.

30.- Aplicar e interpretar administrativamente las disposiciones legales y reglamentarias cuyo cumplimiento le corresponde vigilar, impartir órdenes e instrucciones a las entidades sujetas a su fiscalización.

31.- Adoptar las medidas tendientes a corregir las deficiencias que observare, con relación al cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás normas cuya supervigilancia le corresponde.

32.- Requerir, a las personas y empresas sometidas a su fiscalización y a las relacionadas que mantienen transacciones con aquéllas, la información que fuere necesaria para el ejercicio de sus funciones.

Respecto de las empresas relacionadas, sólo podrá solicitar la información referida a las transacciones que hayan realizado con las empresas sujetas a su fiscalización.

Las personas o empresas requeridas por la AMT en uso de la facultad señalada precedentemente, sólo podrán excep-

tuarse de entregar la información solicitada, invocando una norma legal vigente sobre secreto.

Asimismo, deberán informar a la AMT de cualquier hecho esencial relativo a la actividad fiscalizada, inmediatamente después de transcurrido éste, o desde que se tomó conocimiento del mismo, o a más tardar dentro de los tres días siguientes, aun cuando no hubiere mediado requerimiento del citado organismo. En caso de que el tercer día corresponda a un sábado, domingo o festivo, la información podrá ser proporcionada el siguiente día hábil.

Para los efectos del inciso anterior, se entenderá como esencial todo hecho que pueda afectar gravemente la continuidad, calidad, regularidad y seguridad de los servicios de transporte público remunerado y/o de sus servicios complementarios.

El incumplimiento del requerimiento de información o de la obligación de proporcionarla sin mediar aquél, así como la entrega de información falsa, incompleta o manifiestamente errónea, serán sancionados en conformidad a esta ley.

33.- Requerir, cuando lo estime pertinente, a las empresas y entidades sujetas a su fiscalización, que efectúen auditorías para comprobar la veracidad y exactitud de las informaciones que le hayan proporcionado.

La contratación y financiamiento de estas auditorías corresponderá a la empresa o entidad requerida. El auditor deberá ser aprobado por la AMT.

34.- Ejercer las demás funciones y atribuciones que el ordenamiento jurídico confiera a la AMT.

Artículo 4°.- La AMT podrá citar a declarar a los representantes, directores, administradores, asesores y dependientes de las entidades fiscalizadas, como asimismo a testigos, respecto de algún hecho cuyo conocimiento estime necesario para el cumplimiento de sus funciones. No estarán obligadas a concurrir a declarar las personas indicadas en el artículo 361 del Código de Procedimiento Civil, a las cuales la AMT deberá pedir declaración por escrito.

La AMT podrá requerir de la justicia ordinaria, en contra de las personas que habiendo sido citadas bajo apercibimiento no concurran sin causa justificada a declarar, la aplicación del procedimiento de apremio contemplado en los artículos 93 y 94 del Código Tributario.

Artículo 5°.- El personal de la AMT que ejerza funciones de fiscalización, tendrá la calidad de ministros de fe en la verifica-

ción de los hechos constitutivos de infracciones a la normativa vigente.

Los hechos establecidos por dichos ministros de fe constituirán una presunción legal.

El personal señalado en el inciso primero de esta disposición, debidamente acreditado, tendrá libre acceso a los vehículos con que se prestan los servicios, a las instalaciones, talleres, y demás dependencias de los concesionarios y/o responsables de los servicios de transporte público de pasajeros y/o de sus servicios complementarios, para realizar las funciones de inspección y fiscalización que les hayan sido encomendadas.

Artículo 6°.- El Director Ejecutivo y el personal de la AMT, deberán guardar reserva de los documentos y antecedentes de las empresas y entidades sujetas a su fiscalización, siempre que tales documentos y antecedentes no tengan el carácter de públicos. La infracción de esta obligación será sancionada en la forma establecida en el inciso primero del artículo 247 del Código Penal, sin perjuicio de las sanciones administrativas que procedan. Esta prohibición, en beneficio propio o de terceros, obliga hasta tres años después de dejar su cargo o haber prestado servicios.

El Director Ejecutivo y el personal de la AMT, no podrán, por sí o a través de otras personas naturales o jurídicas, tener negocios ni prestar servicios a las empresas o entidades sujetas a su fiscalización o sus relacionadas. La contravención de esta prohibición acarreará para el infractor la destitución del cargo o el término del vínculo jurídico que lo une con la AMT, según corresponda, sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles y penales que pudieren imputársele.

TITULO II

DE LA ORGANIZACIÓN

Artículo 7°.- Un funcionario con el título de Director Ejecutivo, será el Jefe Superior de la AMT y tendrá su representación legal, judicial y extrajudicial.

El Director Ejecutivo será un funcionario de la exclusiva confianza del Presidente de la República, designado por éste, como jefe superior del servicio, conforme al procedimiento establecido en la ley Nº 19.882.

Para ser Director Ejecutivo de la AMT se requiere tener titulo profesional de 10 semestres, otorgado por una Universidad o Instituto Profesional del Estado o reconocido por este, acreditar una experiencia profesional no inferior a 5 años y no haber postulado o ejercido, durante el año anterior a la de-

signación, un cargo de elección popular. Asimismo, no podrán postular a cargos de elección popular dentro del año siguiente, contado desde la fecha de separación se sus funciones.

Artículo 8°.- Corresponderá especialmente al Director Ejecutivo de la AMT:

1) Dirigir, planificar y supervisar las actividades que se lleven a efecto, para cumplir los objetivos y funciones del Servicio.

2) Dictar los reglamentos internos para el buen funcionamiento del servicio y velar por su cumplimiento.

3) Ejecutar los actos y celebrar las convenciones necesarias para el cumplimiento de los fines de la AMT. En el ejercicio de estas facultades podrá libremente administrar, adquirir y enajenar bienes de cualquier naturaleza.

4) Nombrar y remover al personal del servicio y proveer los cargos de la planta del servicio.

5) Delegar atribuciones o facultades específicas en funcionarios de las plantas directivas, profesional o técnica de la AMT.

6) Aplicar las sanciones que señala la presente ley, y las demás que le señalen las leyes.

7) Requerir de los ministerios, servicios, y organismos de la Administración del Estado y de las Municipalidades, la información y antecedentes que estime necesarios para el cumplimiento de los fines del Servicio. Será obligatorio para los ministerios, servicios y organismos requeridos proporcionar oportuna y debidamente la información y antecedentes.

8) Ejercer las demás atribuciones, responsabilidades y obligaciones que le encomiende la ley.

Artículo 9°.- Las Direcciones Regionales de la AMT contarán con un Consejo, que estará integrado por:

1) El Director Regional de la AMT quien lo preside.

2) El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones;

3) El Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo;

4) El Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas;

5) Un representante del Intendente Regional respectivo;

6) Un consejero regional;

7) Tres alcaldes de las comunas ubicadas dentro del ámbito geográfico de competencia de la AMT; y

8) Un experto en el área de transportes designado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 10.- Las personas a que se refieren los números 6) y 7) del artículo precedente, serán elegidas de entre los titulares de dichos cargos según corresponda y durarán tres años en sus funciones pudiendo ser designados por períodos consecutivos sin limitación. Se tiene la calidad de integrante del consejo en razón del cargo y la pérdida de éste, hará cesar la calidad de consejero por el solo ministerio de la ley.

La forma de elección de los consejeros de los numerales 6) y 7) del artículo precedente, la forma en que sesionará el Consejo de la AMT, el quórum para sesionar y para adoptar acuerdos, los procedimientos para decidir en caso de empate y, en general, aquellas normas que permitan su funcionamiento, serán establecidas por Decreto Supremo dictado por intermedio del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de un año desde la aprobación de ésta ley.

Artículo 11.- El Consejo podrá ser requerido por el Director, entre otros asuntos, para:

1) Informar el proyecto de las bases de licitación de transporte público de pasajeros, aprobadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las cuales la AMT efectuará un llamado a concurso.

2) Informar los proyectos de normas y condiciones de operación para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros competencia de de la AMT o de sus servicios complementarios.

3) Pronunciarse respecto del diseño y ejecución de un sistema de información a los usuarios del transporte público de su competencia.

4) Asesorar o emitir opinión cada vez que el Director Ejecutivo lo requiera, o cuando por mayoría de sus miembros determine sesionar para abordar una materia en especial.

5) Ejercer las demás atribuciones que le encomiende la ley.

TÍTULO III

DEL PERSONAL Y DEL PATRIMONIO

Artículo 12.- El personal de la AMT se regulará por las normas de esta ley y por la de los reglamentos que de conformidad a ella se dicten. Supletoriamente, le serán aplicables las normas del decreto con fuerza de ley N° 29, de 2004, del Ministerio de Hacienda, sobre Estatuto Administrativo.

Artículo 13.- El Director Ejecutivo, con sujeción a la planta y la dotación máxima de personal, establecerá su organización interna y determinará las denominaciones y funciones que correspondan a cada una de las unidades establecidas para el cumplimiento de las funciones que le sean asignadas, como asimismo el personal adscrito a tales unidades.

El personal a contrata de la AMT podrá desempeñar funciones de carácter directivo o de jefatura, las que serán asignadas, en cada caso, por el Director Ejecutivo. El personal a que se asigne tales funciones no podrá exceder del 7% del personal a contrata de la AMT.

El personal que preste servicios sobre la base de honorarios se considerará comprendido en la disposición del artículo 260 del Código Penal.

Artículo 14.- El Director Ejecutivo podrá solicitar en comisión de servicios a funcionarios especializados de los distintos órganos e instituciones de la administración civil del Estado, sin que rijan las limitaciones establecidas por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes.

Artículo 15.- El personal de la AMT deberá guardar absoluta reserva y secreto de las informaciones de las cuales tome conocimiento en el cumplimiento de sus labores, sin perjuicio de las informaciones y certificaciones que deba proporcionar de conformidad a la ley. Las infracciones a esta norma serán consideradas falta grave para efectos administrativos, lo que no obsta a las sanciones penales que procedan.

Artículo 16.- El personal de la AMT tendrá prohibición absoluta de prestar a las entidades sujetas a su fiscalización otros servicios que los señalados en la ley, ya sea en forma directa o indirecta. Cualquiera infracción a esta norma será constitutiva de

falta grave para los efectos de establecer su responsabilidad administrativa, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan de conformidad a la ley.

Artículo 17.- Sin perjuicio de las causales previstas en el DFL N° 29, de 2004, del Ministerio de Hacienda, sobre Estatuto Administrativo para la cesación del cargo de personal de carrera, se podrá declarar la vacancia por las siguientes causales:

a) Necesidades de la AMT, determinadas por el Jefe Superior del Servicio una vez al año y fundadas en razones vinculadas al buen, oportuno y eficiente funcionamiento de la institución.

b) Evaluación de desempeño en lista condicional.

El personal que cese en sus funciones por aplicación de la causal prevista en el literal a) precedente, tendrá derecho a la indemnización contemplada en el artículo 154 del decreto con fuerza de ley N° 29, de 2004, del Ministerio de Hacienda, sobre Estatuto Administrativo.

Artículo 18.- El Patrimonio de la AMT estará formado por:

a) Los recursos que contemple anualmente la Ley de Presupuestos de la Nación;

b) Los bienes muebles e inmuebles que se transfieran a la AMT o que ésta adquiera a cualquier título y por los frutos de esos mismos bienes;

c) Las donaciones, herencias y legados que la AMT acepte, lo que deberá hacer con beneficio de inventario. Dichas donaciones y asignaciones hereditarias estarán exentas de toda clase de impuestos y de todo gravamen o pago que les afecten. Las donaciones no requerirán del trámite de insinuación;

d) Los aportes de la cooperación internacional que reciba a cualquier título para el cumplimiento de sus objetivos;

f) Mediante la adjudicación de fondos concursables de instituciones u organismos públicos o privados;

g) Los demás ingresos que determine la ley.

TÍTULO IV

De las sanciones

Artículo 19.- Las empresas, entidades o personas naturales, sujetas a la fiscalización o supervisión de la AMT, que incurrieren en infracciones de las leyes, reglamentos y demás normas relacionadas con el transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios, o en incumplimiento o infracción de las obligaciones del contrato de concesión, podrán ser objeto de la aplicación por ésta de las sanciones que se señalan en este Título, sin perjuicio de las establecidas específicamente en esta ley o en otros cuerpos legales.

Artículo 20.- Para la determinación de las correspondientes sanciones, se considerarán las siguientes circunstancias:

a) La importancia del daño causado o del peligro ocasionado.

b) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.

c) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.

d) La conducta anterior.

e) La capacidad económica del infractor, especialmente si se compromete la continuidad del servicio prestado por el afectado.

Artículo 21.- Los titulares de la concesión o los responsables del servicio correspondiente, serán responsables directos y en forma indelegable de todos los aspectos que involucra la continuidad y el buen servicio a que se obligan.

Las sanciones a que se refiere este artículo serán siempre aplicables al titular de la concesión o al responsable del servicio correspondiente, aun cuando la falta sea imputable a la acción u omisión de terceros, sin perjuicio de las demás sanciones que establezca la normativa vigente.

Artículo 22.- Para los efectos de la aplicación de las sanciones, las infracciones administrativas se clasifican en gravísimas, graves y leves.

Artículo 23.- Son infracciones gravísimas los siguientes hechos, actos u omisiones:

a) La prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en condiciones que puedan afectar la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.

b) El abandono de la concesión o paralización de los servicios, sin que haya tenido lugar la finalización del plazo de la concesión. Para estos efectos se entenderá por abandono de la prestación de los servicios, la negativa injustificada a su prestación total o parcial en dos días hábiles consecutivos. Las bases de licitación deberán establecer lo que se entiende por prestación parcial de los servicios.

c) Disminución del capital de la sociedad concesionaria sin autorización expresa del Ministerio o contra prohibición expresa, en aquellos casos en que dicha autorización sea obligatoria;

d) Negarse a entregar la información requerida por la AMT o hacer entrega de información con antecedentes o datos inexactos, que afecten las condiciones económicas y operativas de la concesión o de los servicios.

e) La modificación del giro de la sociedad concesionaria, el que no podrá ser otro que la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y los servicios conexos o complementarios, autorizados por la AMT.

f) Ceder a cualquier titulo la sociedad concesionaria, sin autorización expresa de la AMT.

Artículo 24.- Se considerarán infracciones graves los siguientes hechos, actos u omisiones:

a) La realización del transporte público remunerado de pasajeros con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles.

b) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión, salvo que deba calificarse como infracción gravísima, conforme a lo previsto en el artículo anterior. Se considerarán condiciones esenciales de la concesión, aquellos aspectos que configuren la naturaleza del servicio o actividad de que se trate, y delimiten su ámbito, así como el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, según lo que reglamentariamente se determine o se establezca en las Bases de Licitación.

c) El incumplimiento del régimen tarifario.

d) El incumplimiento no justificado de los horarios o frecuencia de los servicios establecidos durante dos días hábiles consecutivos en cualquiera de los servicios.

e) No tener a disposición del público un sistema de reclamos y sugerencias o no contestar oportunamente dichas reclamaciones, conforme al procedimiento que se establezca por reglamento o Bases de Licitación

f) No contratar los seguros establecidos por la normativa vigente.

Artículo 25.- Se considerarán infracciones leves, los siguientes hechos, actos u omisiones:

a) Realizar transportes públicos sin portar la documentación que se exija para prestar el servicio conforme a la normativa vigente.

b) Trato incorrecto al usuario.

c) La no comunicación de los datos esenciales que reglamentariamente se determinen a las autoridades competentes.

d) Todos los hechos, actos u omisiones que suponiendo vulneración directa de las normas legales, reglamentarias y/o contractuales aplicables en cada caso, no figuren expresamente recogidas y tipificadas en los artículos anteriores de la presente Ley ni en los respectivos contratos, según corresponda.

Artículo 26.- De acuerdo con la naturaleza y gravedad de las infracciones, determinadas según lo previsto en las normas del presente título, éstas podrán ser objeto de la aplicación de las siguientes sanciones:

1) Multas.

2) Amonestación por escrito.

3) Caducidad de la concesión.

Artículo 27.- Sin perjuicio de las sanciones que establezcan leyes especiales, las infracciones tipificadas precedentemente, podrán ser sancionadas con:

a) Multa de hasta diez mil Unidades Tributarias Anuales, y la caducidad de la concesión, tratándose de infracciones gravísimas.

b) Multa de hasta cien Unidades Tributarias anuales y amonestación por escrito, tratándose de infracciones graves.

c) Multa de hasta cinco Unidades Tributarias anuales, tratándose de infracciones leves.

El monto de las multas impuestas por la AMT será de beneficio fiscal y deberá ser pagada en la Tesorería General de la República, dentro del plazo de diez días, contados desde la fecha de la notificación de la resolución respectiva. El pago de toda multa deberá ser acreditado ante la AMT dentro de los diez días siguientes a la fecha en que ésta debió ser pagada.

Decretada la caducidad, la AMT podrá efectuar un llamado a licitación pública, para la prestación del servicio caducado. Sin perjuicio de lo anterior, y con el objeto de resguardar la debida continuidad de los servicios, podrá contratar directamente la prestación de los servicios o establecer condiciones de operación y utilización de vías, en ambos casos, por resolución fundada.

Será causa suficiente para contratar directamente la prestación de los servicios caducados, si el tiempo que resta para el termino de la concesión caducada fuese igual o menor a dos años.

Las sanciones que establece esta ley, las que establezcan las bases o los contratos respectivos, serán sin perjuicio del ejercicio de las demás acciones legales que establezca la normativa vigente.

Artículo 28.- Las sanciones serán impuestas por resolución del Director Regional que corresponda.

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

El Director Regional, dará lugar a las medidas probatorias que solicite el imputado en sus descargos, o las rechazará con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del imputado y contendrá la declaración de la sanción impuesta o la absolución. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Los Directores Regionales de la AMT tendrán competencia, en su respectiva Región, para instruir toda clase de investigaciones.

Artículo 29.- 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.

El recurso jerárquico contemplado en la ley N° 19.880, será conocido y resuelto por el Director Ejecutivo.

Resuelta la reposición y/o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que el concesionario tenga registrado ante la AMT.

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 1° transitorio.- Facúltase al Presidente de la República para que, mediante un decreto con fuerza de ley expedido por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que además deberá ser suscrito por el Ministro de Hacienda, establezca las direcciones regionales de la AMT, definiendo el ámbito geográfico que abarcará cada una de ellas.

En el ejercicio de esta facultad, además se establecerán los casos en que los servicios de transporte público interurbano y rural, los prestados a través de ferrocarriles, se encuentren éstos bajo la administración, directa o indirecta de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado o de sus filiales y los prestados a través de de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., o de cualquier otra entidad pública o privada, nacional o internacional, quedarán sometidos a la competencia de la AMT.

Artículo 2° transitorio.- Facúltase al Presidente de la República para que, mediante uno o mas decretos con fuerza de ley expedidos por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que además deberán ser suscritos por el Ministro de Hacienda, fije la planta de personal de la AMT y el régimen de remuneraciones que le será aplicable.

En el ejercicio de esta facultad, el Presidente de la República deberá dictar todas las normas necesarias para la adecuada estructuración y operación de la planta de personal que fije, así como los requisitos para el desempeño de los cargos, sus denominaciones y niveles jerárquicos para efectos de la aplicación de lo dispuesto en el título VI de la Ley Nº 19.882 y en el artículo 8° del Decreto con Fuerza de Ley Nº 29, de 2004, del Ministerio de Hacienda. En el mismo acto, se fijará la fecha de vigencia de la planta de personal y la dotación máxima de personal para el año.

Artículo 3° transitorio.- Facúltase al Presidente de la República para que, a través de uno o más decretos con fuerza de ley expedidos por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que además deberán ser suscritos por el Ministro de Hacienda, modifique las disposiciones orgánicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de los servicios dependientes o que se relacionen por su intermedio, a objeto de adecuarlas al traspaso de funciones que en virtud de la presente ley se efectúa a la AMT.

La AMT iniciará sus funciones a partir de la entrada en vigencia de él o los decretos con fuerza de ley referidos en el presente artículo.

No obstante lo establecido en el inciso segundo del artículo 7º, el primer director ejecutivo de la AMT será designado inmediatamente por el Presidente de la República dentro de los diez días siguientes a la publicación de dichos decretos con fuerza de ley.

Artículo 4° transitorio.- Respecto de los concesionarios, cuyos contratos de licitación pública fueron suscritos con anterioridad a la fecha de inicio de funcionamiento de la AMT, se aplicarán las sanciones establecidas en dichos contratos.

Artículo 5° transitorio.- Pasará a estar bajo la dependencia y supervigilancia del Director Ejecutivo de la AMT, la Unidad Operativa de Control de Tránsito que opere en el área geográfica de su competencia, a contar de la fecha en que entre en funciones el respectivo servicio.

Artículo 6° transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el encargado de velar por el proceso de instalación de la Autoridad Metropolitana de Transportes.

Artículo 7° transitorio.- El Presidente de la República, por decreto expedido por intermedio del Ministro de Hacienda, conformará el primer presupuesto de la AMT.

Artículo 8° transitorio.- El mayor gasto que se pueda derivar de las nuevas plantas que se fijen, considerando el efecto año completo, no podrá exceder la cantidad de $1.978 millones

Artículo 9° transitorio.- Los recursos para los efectos de implementar la Autoridad Metropolitana de Transportes, serán provistos inicialmente mediante la consolidación de los recursos contemplados en los programas 03 y 05 de la partida 19, capítulo 01 de la ley de presupuestos.

No obstante lo anterior, el mayor gasto que se derive de la aplicación de esta ley, serán provistos por el Ministerio de Hacienda, con cargo al ítem 50-01-03-25.33-104 de la partida presupuestaria del Tesoro Público".

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

RENÉ CORTÁZAR SANZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

ANDRÉS VELASCO BRAÑES
Ministro de Hacienda