

REPÚBLICA DE CHILE



CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 362^a

Sesión 94^a, en martes 18 de noviembre de 2014
(Especial, de 19.31 a 21.46 horas)

Presidencia de los señores Cornejo González, don Aldo, y
González Torres, don Rodrigo.

Secretario, el señor Landeros Perkič, don Miguel.
Prosecretario, el señor Rojas Gallardo, don Luis.

REDACCIÓN DE SESIONES
PUBLICACIÓN OFICIAL

ÍNDICE

- I.- ASISTENCIA
- II.- APERTURA DE LA SESIÓN
- III.- ACTAS
- IV.- CUENTA
- V.- OBJETO DE LA SESIÓN
- VI.- DOCUMENTOS DE LA CUENTA
- VII.- OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
I. ASISTENCIA.....	4
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	7
III. ACTAS	7
IV. CUENTA	7
V. OBJETO DE LA SESIÓN.....	7
ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL METRO DE SANTIAGO DESDE MARZO DE 2014 A LA FECHA (PROYECTOS DE RESOLUCIÓN).....	7
VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA	44
1. OFICIO DE S. E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 9405-04).....	44
2. OFICIO DE S. E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 9451-14).....	44
3. OFICIO DE S. E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 8980-06).....	45
4. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DE LOS DIPUTADOS SEÑORES CHAHIN, CHÁVEZ, CORNEJO, ESPEJO, FLORES, LORENZINI, TORRES Y WALKER, QUE “MODIFICA LA LEY N° 19.496, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA”. (BOLETÍN N° 9729-03)	45
VII. OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA.	
1. Comunicación:	
- del diputado señor Tarud por la cual justifica su inasistencia a la sesión especial del día martes 18 de noviembre en curso por actividades propias de la labor parla- mentaria.	
2. Notas:	
- De la diputada señora Nogueira, por la cual informa que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento de la Corporación, se ausentará del país por un plazo inferior a 30 días, a contar del 3 de diciembre de 2014, para dirigirse a Panamá en misión oficial del Parlatino.	
- Del diputado señor Urrutia, don Ignacio, por la cual informa que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento de la Corporación, se ausentará del país por un plazo inferior a 30 días, a contar del 3 de diciembre de 2014, para dirigirse a Panamá en misión oficial del Parlatino.	

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (113)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Aguiló Melo, Sergio	IND	VII	37
Álvarez Vera, Jenny	PS	X	58
Álvarez-Salamanca Ramírez, Pedro Pablo	UDI	VII	38
Andrade Lara, Osvaldo	PS	RM	29
Arriagada Macaya, Claudio	DC	RM	25
Auth Stewart, Pepe	PPD	RM	20
Barros Montero, Ramón	UDI	VI	35
Bellolio Avaria, Jaime	UDI	RM	30
Berger Fett, Bernardo	RN	XIV	53
Boric Font, Gabriel	IND	XII	60
Browne Urrejola, Pedro	RN	RM	28
Campos Jara, Cristián	PPD	VIII	43
Cariola Oliva, Karol	PC	RM	19
Carmona Soto, Lautaro	PC	III	5
Carvajal Ambiado, Loreto	PPD	VIII	42
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Chahin Valenzuela, Fuad	DC	IX	49
Chávez Velásquez, Marcelo	DC	VIII	45
Cicardini Milla, Daniella	IND	III	5
Coloma Álamos, Juan Antonio	UDI	RM	31
Cornejo González, Aldo	DC	V	13
De Mussy Hiriart, Felipe	UDI	X	56
Edwards Silva, José Manuel	RN	IX	51
Espejo Yaksic, Sergio	DC	VI	35
Espinosa Monardes, Marcos	PRSD	II	3
Espinoza Sandoval, Fidel	PS	X	56
Farcas Guendelman, Daniel	PPD	RM	17
Farías Ponce, Ramón	PPD	RM	25
Fernández Allende, Maya	PS	RM	21
Flores García, Iván	DC	XIV	53
Fuentes Castillo, Iván	IND	XI	59
Fuenzalida Figueroa, Gonzalo	RN	XIV	54
Gahona Salazar, Sergio	UDI	IV	7
García García, René Manuel	RN	IX	52
Girardi Lavín, Cristina	PPD	RM	18
Godoy Ibáñez, Joaquín	RN	V	13
González Torres, Rodrigo	PPD	V	14
Gutiérrez Gálvez, Hugo	PC	I	2
Gutiérrez Pino, Romilio	UDI	VII	39
Hasbún Selume, Gustavo	UDI	RM	26

Hernández Hernández, Javier	UDI	X	55
Hernando Pérez, Marcela	PRSD	II	4
Hoffmann Opazo, María José	UDI	V	15
Insunza Gregorio de las Heras, Jorge	PPD	IV	9
Jackson Drago, Giorgio	IND	RM	22
Jaramillo Becker, Enrique	PPD	XIV	54
Jarpa Wevar, Carlos	PRSD	VIII	41
Jiménez Fuentes, Tucapel	PPD	RM	27
Kast Rist, José Antonio	UDI	RM	24
Kast Sommerhoff, Felipe	IND	RM	22
Kort Garriga, Issa	UDI	VI	32
Lavín León, Joaquín	UDI	RM	20
Lemus Aracena, Luis	PS	IV	9
León Ramírez, Roberto	DC	VII	36
Letelier Norambuena, Felipe	PPD	VI	33
Lorenzini Basso, Pablo	DC	VII	38
Macaya Danús, Javier	UDI	VI	34
Melero Abaroa, Patricio	UDI	RM	16
Melo Contreras, Daniel	PS	RM	27
Meza Moncada, Fernando	PRSD	IX	52
Mirosevic Verdugo, Vlado	Liberal de Chile	XV	1
Molina Oliva, Andrea	UDI	V	10
Monckeberg Bruner, Cristián	RN	RM	23
Monckeberg Díaz, Nicolás	RN	RM	18
Monsalve Benavides, Manuel	PS	VIII	46
Morano Cornejo, Juan Enrique	DC	XII	60
Nogueira Fernández, Claudia	UDI	RM	19
Norambuena Farías, Iván	UDI	VIII	46
Núñez Lozano, Marco Antonio	PPD	V	11
Núñez Urrutia, Paulina	RN	II	4
Ojeda Uribe, Sergio	DC	X	55
Ortiz Novoa, José Miguel	DC	VIII	44
Pacheco Rivas, Clemira	PS	VIII	45
Pascal Allende, Denise	PS	RM	31
Paulsen Kehr, Diego	RN	IX	49
Pérez Arriagada, José	PRSD	VIII	47
Pérez Lahsen, Leopoldo	RN	RM	29
Pilowsky Greene, Jaime	DC	RM	24
Poblete Zapata, Roberto	IND.	VIII	47
Provoste Campillay, Yasna	DC	III	6
Rathgeb Schifferli, Jorge	RN	IX	48
Rincón González, Ricardo	DC	VI	33
Rivas Sánchez, Gaspar	RN	V	11
Robles Pantoja, Alberto	PRSD	III	6
Rocafull López, Luis	PS	XV	1
Rubilar Barahona, Karla	RN	RM	17

Sabag Villalobos, Jorge	DC	VIII	42
Sabat Fernández, Marcela	RN	RM	21
Saffirio Espinoza, René	DC	IX	50
Saldívar Auger, Raúl	PS	IV	7
Sandoval Plaza, David	UDI	XI	59
Santana Tirachini, Alejandro	RN	X	58
Schilling Rodríguez, Marcelo	PS	V	12
Sepúlveda Orbenes, Alejandra	IND	VI	34
Silber Romo, Gabriel	DC	RM	16
Silva Méndez, Ernesto	UDI	RM	23
Soto Ferrada, Leonardo	PS	RM	30
Squella Ovalle, Arturo	UDI	V	12
Teillier del Valle, Guillermo	PC	RM	28
Torres Jeldes, Víctor	DC	V	15
Trisotti Martínez, Renzo	UDI	I	2
Tuma Zedán, Joaquín	PPD	IX	51
Turres Figueroa, Marisol	UDI	X	57
Ulloa Aguillón, Jorge	UDI	VIII	43
Urizar Muñoz, Christian	PS	V	10
Urrutia Bonilla, Ignacio	UDI	VII	40
Vallejo Dowling, Camila	PC	RM	26
Vallespín López, Patricio	DC	X	57
Van Rysselberghe Herrera, Enrique	UDI	VIII	44
Venegas Cárdenas, Mario	DC	IX	48
Verdugo Soto, Germán	RN	VII	37
Walker Prieto, Matías	DC	IV	8
Ward Edwards, Felipe	UDI	II	3

-Concurrieron, además, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo Echeñique, y el ministro secretario general de Gobierno, señor Álvaro Elizalde Soto.

-Se contó con la asistencia, también, del subsecretario del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Cristián Bowen Garfías.

-No estuvo presente por encontrarse en misión oficial, el diputado señor Juan Luis Castro González.

* PDC: Partido Demócrata Cristiano; PPD: Partido por la Democracia; UDI: Unión Demócrata Independiente; RN: Renovación Nacional; PS: Partido Socialista; PRSD: Partido Radical Social Demócrata; IND: Independiente. PC: Partido Comunista y Partido Liberal de Chile.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 19.31 horas.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. ACTAS

El señor **CORNEJO** (Presidente).- El acta de la sesión 86ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 87ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

El señor **CORNEJO** (Presidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor **ROJAS** (Prosecretario) da lectura a la Cuenta.*

V. OBJETO DE LA SESIÓN

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL METRO DE SANTIAGO DESDE MARZO DE 2014 A LA FECHA (PROYECTOS DE RESOLUCIÓN)

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Esta sesión tiene por objeto analizar los graves problemas de funcionamiento del Metro de Santiago desde marzo de 2014 a la fecha.

Para tal efecto, ha sido convocado el ministro de Transportes y Telecomunicaciones

En el tiempo previo, que corresponde al Comité Unión Demócrata Independiente, tiene la palabra el diputado Gustavo Hasbún.

El señor **HASBÚN**.- Señor Presidente, lo primero que quiero señalar es que molesta la actitud del gobierno cuando busca achacar a la anterior administración la responsabilidad de los problemas que se han generado en el sistema de transporte público de Santiago, sobre todo si se considera que el diseño del Transantiago tenía como objeto principal llegar a 700 millones de pasajeros al año, lo cual implicaba transformar al Metro en la columna vertebral del sistema de transporte público de pasajeros.

Ese diseño se elaboró y se materializó en el gobierno anterior de Michelle Bachelet, a través de iniciativas que muchos diputados presentes en la Sala votaron a favor, situación que, como es obvio, ha generado una serie de problemas a consecuencia de la sobredemanda a la que ha sido sometido el Metro.

En los distintos países en que se utilizan sistemas como este, el ferrocarril subterráneo posee el doble o el triple de cobertura que el nuestro. El mejor ejemplo de lo señalado es el de la ciudad de Madrid, la que, a pesar de tener aproximadamente la mitad de la población de nuestra capital, cuenta con una red de transporte subterráneo de pasajeros con el doble de kilómetros de cobertura que la red del Metro de Santiago, que está muy por debajo de lo requerido considerando la gran demanda de la capital de nuestro país.

Todos los episodios negativos que han ocurrido en el Metro eran predecibles, porque la red no aguanta la actual sobredemanda del servicio. De hecho, todos sabemos que en las condiciones actuales de operación es muy difícil que el Metro resista y que no se generen problemas, si no se llevan a cabo inversiones ni se elaboran planes a largo plazo.

Otra situación que explica las razones por las que el diseño ha generado problemas es que el sistema no cuenta con una red de carga suficiente, a pesar de que la gran mayoría de los trenes se encuentra en operación en las estaciones del Metro. Ello demuestra, una vez más, que el diseño original incluía triplicar tanto los viajes como la cantidad de pasajeros transportados.

Por lo tanto, el gran problema del Metro dice relación con su diseño, no con las políticas que implementó el gobierno anterior ni con los supuestos despidos que se habrían producido.

El tema de fondo es que la implementación del Transantiago generó todas las dificultades que se han observado en el Metro, entre ellas las relacionadas con la mantención del sistema. De hecho, con estupor hemos sido testigos de la gravedad de los episodios sucedidos en el Metro en el último tiempo, los que, al parecer, el gobierno no tomó en consideración o a los que no les atribuyó la importancia debida.

El domingo 2 de marzo de este año se produjo el primer episodio. El martes 1 de abril, una falla técnica afectó el tramo entre las estaciones Elisa Correa y Las Torres, y la combinación entre las líneas 4A y 5.

El miércoles 13 de agosto ocurrió una de las fallas más importantes del año, la que afectó a los usuarios de la línea 4, en especial a los que viven en las comunas de La Florida y Puente Alto. Debido a esa falla, más de 30.000 usuarios de esa línea del Metro debieron esperar casi 24 horas para el restablecimiento del servicio, el cual, en forma excepcional, adelantó el cierre de las puertas para las 22.00 horas.

Una semana después, el miércoles 20 de agosto, los usuarios volvieron a tener problemas. Esta vez, cuando retornaban a sus hogares, el servicio de la línea 5 tuvo que ser suspendido a causa de dificultades con el suministro de energía.

La semana siguiente, el miércoles 27 de agosto, ocurrió una nueva falla, la que afectó esa vez a dos líneas del Metro. En la línea 5, a eso de las 12.15 horas, se debió proceder a la evacuación de los pasajeros, mientras que la línea 1 sufrió un apagón que generó molestia entre los usuarios.

Hubo otra falla el 11 de octubre, y para qué decir la ocurrida el viernes 14 de noviembre, la cual podría haber causado daños aun más graves.

¿Sabemos qué pasa? Los episodios señalados tienen que ver con problemas de mala gestión. En ese sentido, hemos visto la gran diferencia que existe entre el actual gobierno y el anterior. La administración pasada demostró eficiencia en materia de mantenimiento, pues bajó en cerca de 26,5 por ciento los episodios críticos, lo que demuestra, con claridad, cómo se hicieron las cosas.

Sin embargo, a diferencia del gobierno anterior, en la actual administración se han producido episodios críticos casi en forma permanente, el último de los cuales afectó a tres líneas del Metro, las que quedaron sin energía. El último desperfecto de la línea 5 hizo colapsar el servicio del Metro, y provocó que 400.000 personas, en hora punta, tuvieran que movilizarse y llegar a su casa de distintas maneras. Obviamente, no solo había un problema de mantenimiento, sino, además, un problema de forma, que dice relación directa con los planes de contingencia para enfrentar situaciones de emergencia como las que se vivieron.

Todo esto tiene que ver con un problema de gestión. Cuando hablamos de gestión, debemos enumerar una serie de situaciones que inciden en ello.

Se demoraron más de cuatro meses en nombrar al gerente general, y recién lo hicieron cuando se produjo el segundo problema en el servicio. ¿Cómo la empresa no tenía designado al responsable de dirigir, planificar y desarrollar las políticas de la institución? Posteriormente, se nombró a un ingeniero civil químico. ¿Qué tiene que ver un ingeniero civil químico con transporte? ¿Qué *expertise* tiene un ingeniero civil químico en administrar o dirigir una empresa del Estado que presta uno de los servicios públicos más importantes? Sin duda, ahí tenemos otro problema.

Además, antes de nombrar al gerente general, nos topamos con la decisión del Metro de poner término al contrato con la empresa que estaba construyendo la línea 6, a consecuencia de supuestas demoras, las cuales se debieron, principalmente, a problemas con el estudio del subsuelo, es decir, que tenían que ver con el proyecto en sí. La empresa constructora no tenía responsabilidad. Esa situación se está solucionando en los tribunales.

Ese es otro ejemplo de mala administración. Obviamente, hace falta la conducción de un gerente general, que tiene el deber de planificar y de tomar decisiones, sobre todo cuando tienen relación directa con el futuro de la empresa.

Todo esto demuestra la falta de una política clara para administrar una empresa del Estado que cumple uno de los roles sociales más importantes.

Además, hay que sumar que en mayo se tomó la peor decisión administrativa, que provocó la mayoría de los episodios que han afectado al servicio del Metro: se puso término anticipado al contrato con la empresa Alstom, que realizaba la mantención del 35 por ciento de la red, tras lo cual asumió directamente esa responsabilidad la empresa Metro. Reitero, la mayoría de los episodios tiene que ver con un problema de mantención; sin embargo, se puso término al contrato con una de las empresas que hacía una mantención impecable, insisto, para que asumiera esa responsabilidad una empresa que, obviamente, no tenía los recursos humanos ni tecnológicos para poder hacerlo.

¿Acaso la soberbia y la falta de autocrítica de este gobierno están influyendo en que el sistema de transportes de Santiago vuelva a fracasar? ¿Qué pasa con la autocrítica? ¿Por qué siguen con la soberbia de siempre, en el sentido de no entender que se está jugando con la dignidad de miles de personas que utilizan el transporte público en la Región Metropolitana? ¿Cuánto deben sufrir los miles de chilenos de clase media y pobres que utilizan el Metro?

¿Hasta cuándo el gobierno de Michelle Bachelet va a seguir eludiendo su responsabilidad? ¿Cuándo vamos a escuchar propuestas concretas para solucionar el problema? En verdad, aquí nos topamos con situaciones de fondo.

No esperamos críticas, sino soluciones, propuestas concretas. No esperamos excusas; queremos que nos señalen y entreguen las propuestas concretas que van a permitir terminar con la congestión y la sobredemanda que existe actualmente en la red del Metro. De lo contrario, todos los estudios de expertos sostienen que lo más probable es que tengamos episodios permanentes, que, quizá, se van a reiterar semanalmente. Si no existe una solución definitiva y no cambia la mentalidad de este gobierno, que actúa con soberbia y sin la autocrítica necesaria, los problemas van a seguir existiendo.

Cuando hablo de estos problemas, me refiero a las personas que componen el directorio de Metro. ¿Acaso Juan Carlos Muñoz, que es ingeniero civil industrial, un profesor asociado a una ingeniería en transportes, tiene alguna *expertise* en la materia? ¿Acaso el señor Carlos Mladinic, que fue un gran ministro de Agricultura, tiene alguna *expertise* en materia de transportes? ¡Cero!

También podemos hablar del señor Vicente Pardo, del cual hay muchas cosas que decir. No olvidemos el Plan Trienal, que le costó al Estado más de mil millones de dólares cuando él fue gerente en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Ese mismo sujeto estuvo vinculado al caso MOP-GATE. ¡Esas son las personas que están en el directorio de Metro!

Para qué hablar de la exministra de Minería y Energía Karen Ponjachik. ¿Qué función cumple? ¿Qué *expertise* tiene en materia de transportes? ¡Cero!

En verdad, si esa es la relevancia que estamos dando a una empresa del Estado que cumple un rol importante, estamos completamente equivocados.

Las soluciones están a la vista. Necesitamos una inversión ahora y no después. Esto significa que necesitamos construir en forma urgente una línea 1B, que sea una alternativa que descongestione la actual troncal. De lo contrario, los problemas van a persistir, vamos a tener problemas en forma permanente, porque la red del Metro no da para más.

Una política pública en materia de transportes tiene que ver con el transporte de superficie. Tiene que haber un fortalecimiento de los operadores del sistema del Transantiago; tiene que existir una política más clara en relación con la cobertura de los colectivos, que prestan un servicio importante para descongestionar el uso del Metro. Se requiere mayor cobertura. De no ser así, no vamos generar un colapso, sino una crisis en el transporte, que hoy advertimos al ministro.

No somos como algunos miembros de la Democracia Cristiana que piden la renuncia del ministro de Transportes. Nosotros no pedimos que renuncie. Lo que queremos es que nos explique qué planificación va a hacer y cómo vamos a solucionar un problema que afecta la dignidad de los chilenos y, en particular, de los santiaguinos. No nos interesa crucificar a nadie en la plaza de la Constitución. El ministro va a contar con todo nuestro apoyo en la medida en que sea capaz de entregarnos una propuesta concreta que solucione el problema del transporte en la Región Metropolitana.

La mantención de los vagones, que se debería realizar a los 300.000 kilómetros, se realiza a los 600.000. ¿Por qué? Porque la sobredemanda no permite que se haga una mantención adecuada. Por lo tanto, reitero que esperamos propuestas concretas.

Señor Presidente, por su intermedio reitero al ministro que no queremos su renuncia, pero sí le exigimos que nos dé una solución concreta, porque no podemos seguir afectando la dignidad de los santiaguinos, debido a una pésima política pública que parte con errores de diseño, que está haciendo que hoy fracase uno de los sistemas de transporte más eficientes. Eso nos preocupa, porque va a perjudicar a la clase media y a los más pobres, que son los que se ven afectados cuando no se implementan las políticas adecuadas.

Estamos dispuestos a trabajar juntos y a hacer todos los esfuerzos necesarios, pero no vamos a permitir que la situación siga en las condiciones en que está, porque nos parece que es grave e impresentable. Las críticas políticas están de más. Hoy necesitamos soluciones concretas. Esperamos que el señor ministro nos señale cuál será la política, en el mediano y largo plazo, para prevenir situaciones como la ocurrida.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité Unión Demócrata Independiente, tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora **NOGUEIRA** (doña Claudia).- Señor Presidente, los chilenos que viven en la Región Metropolitana han tenido que soportar un sistema de transporte público que, sin duda, ha impactado muy negativamente en su calidad de vida. Millones de chilenos y chilenas viven con la angustia de perder la pega por los atrasos para llegar a sus trabajos; viven con angustia por no poder compartir un tiempo suficiente con sus familias, porque el tiempo no les alcanza; viven con angustia porque llegan tarde y estresados a sus hogares luego de soportar las enormes aglomeraciones y la lucha constante para tomar el microbús o subirse a un carro de Metro en los horarios punta.

En consecuencia, puedo decir que el Transantiago ha traído indignidad a los habitantes de la Región Metropolitana, miedo a los adultos mayores y rebelión a los jóvenes, quienes muchas veces no pagan el transporte público por cuanto sienten que es un servicio de pésima calidad.

A esta tremenda indignidad, ahora se suma el afán de este gobierno por adjudicar las fallas del Metro a la anterior administración, en vez de apuntar a soluciones concretas, que es lo que demanda la gente.

La actual administración debe asumir la responsabilidad que le corresponde y rectificar el rumbo, de modo de recuperar la confianza de los usuarios. Para ello, el gobierno debe asegurar un plan de contingencia coordinado y eficiente, que permita cubrir oportunamente las eventuales fallas -que, por estos meses, se han hecho habituales-, y considerar, además, una acción comunicacional rápida y oportuna, con directrices claras para los usuarios, que eviten su confusión y desesperación.

No puede volver a ocurrir lo del día 14 de noviembre, cuando, hasta las 9 de la mañana, la única información de que disponía la gente era la que entregaba Carabineros en la calle, con lo que se desató un caos evidente.

Claramente, ha habido un déficit en la gestión de la autoridad de Transportes. Es lamentable que no se hayan observado acciones tendientes a supervisar y a liderar los servicios de transporte público mediante el monitoreo del cumplimiento de contratos, de la seguridad de las flotas de superficie y del Metro.

Es un insulto a la inteligencia de los chilenos y, a la vez, escandaloso, pretender ampararse en que la falta de mantenimiento y el supuesto despido de personal con experiencia por parte del gobierno pasado haya sido la causa de la falla que experimentó el Metro el viernes pasado.

Las declaraciones del recientemente nombrado presidente de esa empresa, señor Rodrigo Azócar, quien afirmó que “hubo una amplia salida de mandos medios y de técnicos de Metro”, son falsas, pues los reportes de operaciones de Metro -disponibles en el sitio *web* de la empresa- informan que la tasa de averías cayó en 44 por ciento durante el período 2010-2013, y que el personal de mantención pasó de 420 a 550 personas entre 2010 y 2014. Es más, el mismo gerente de operaciones de la empresa, señor Rodrigo Terrazas, descarta que actualmente se cuente con menos personal. De haber sido ciertas las afirmaciones del señor Azócar, resultaría inexplicable e impresentable que, luego de ocho meses de instalado el actual gobierno, durante los cuales ya se registran cuatro fallas, aún no se recontratara a los supuestos funcionarios con experiencia para haber supervisado las labores de mantenimiento.

Por lo tanto, lo que dicen es falso. Además, la explicación agrava la falta y es un engaño a la gente.

Un claro reflejo de la inoperancia del gobierno en un tema tan sensible como el transporte de miles de chilenos es que haya mantenido vacante la gerencia general de Metro por casi cinco meses. Es decir, el medio que transporta a más de 3 millones de personas cada día, estuvo sin una cabeza que lo gestionara por todo ese tiempo. Por supuesto, quienes pagaron tal situación fueron los trabajadores y trabajadoras de la Región Metropolitana.

Este gobierno se ha tornado en especialista en hacer frente a las catástrofes mediante la improvisación, a la buena de Dios, sin planes de contingencia que mitiguen los daños causados.

Los santiaguinos están cansados y, peor aún, resignados con el Transantiago, que les recuerda, día tras día, que a la hora de definir políticas públicas, ellos son los últimos en la fila. Su desamparo y frustración aumentan dolorosamente, y se han transformado en el pesar con el cual obligatoriamente deben convivir. Ello, porque con un Metro sobreexigido y con falta de una oferta mejor en superficie, están condenados a una mala calidad de vida.

Los santiaguinos merecen mayor consideración, mayor equidad y mayor respeto. Expresiones como “nos sentimos animales de carga cuando nos trasladamos en horas punta a nuestros hogares”, dan cuenta del atentado contra su dignidad y de la infelicidad que ello conlleva, que también recae sobre sus familias.

Formular una nueva política de transporte público más digno, más justo y más inclusivo es apremiante, aunque sea a largo plazo. Si no somos nosotros, que al menos nuestros hijos gocen en el futuro de un transporte digno y de calidad.

Se requieren recorridos acordes con las necesidades de los usuarios, que sean diseñados con ellos y no a sus espaldas, y no teniendo como prioridad la rentabilidad de las empresas que los operan; es necesario considerar menos trasbordos, que, además, por su mal diseño, solo hacen perder el tiempo de los usuarios; asimismo, se requiere contar con más vías exclusivas, más paraderos y mejor información.

El Metro ya no resiste más el sostener las falencias del transporte de superficie y ser la columna vertebral del Transantiago. A su vez, los santiaguinos ya no resisten más el estrés, la incomodidad y la indignidad a la cual los somete el Transantiago.

Al finalizar mis palabras, quiero decir que es contraproducente culpar al ex-Presidente Piñera y a su gobierno, pues él hizo mucho por Metro: inició la construcción de las líneas 3 y 6, el proyecto de mayor envergadura en la historia de Metro; modernizó la flota, lo que permitió pasar de 832 carros, en 2009, a 1.093 en 2013; en su gobierno se compraron 14 trenes, que equivalen a 126 carros con aire acondicionado para la línea 1, y aumentó la inversión en mantenimiento en 23 por ciento.

Señor Presidente, mi intención no es pedir al ministro que dé un paso al costado, como han sostenido algunos personeros de su coalición de gobierno, pero sí le pido que no culpe a otros por las faltas de su gestión y de la cartera que lidera.

En segundo lugar, le pido que se ponga a trabajar seriamente en abordar de manera integral un proyecto de transporte público eficiente, oportuno y de calidad, que deje atrás años de padecimientos de los millones de santiaguinos.

Sin duda, ministro -por intermedio del señor Presidente-, no es tarde para enmendar y reparar el mal causado a hombres y mujeres de esfuerzo de nuestra Región Metropolitana.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el diputado Jaime Pilowsky.

El señor **PILOWSKY**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar a los trabajadores del Sindicato de Metro que nos acompañan en las tribunas, quienes, además de las denuncias o la información que nos han entregado, también se han transformado en paladines de las soluciones. Es importante que reconozcamos el trabajo que desarrollan en esa empresa.

Sin duda alguna, estamos ante un problema complejo.

A partir de 2007, el Metro es el eje estructurante del sistema de transporte público de la Región Metropolitana, que atiende a más de 6 millones de habitantes. Desde el 2006, cuando transportaba a 1.500.000 pasajeros diarios, ha pasado a transportar a 2.700.000 personas por día.

Pero, junto con la operación, hay que tener presente que se trata de una empresa que está trabajando con una inversión de 2.700 millones de dólares en las dos líneas que se deberán inaugurar en los próximos años. Es decir, junto con la operación, es una empresa que también invierte. En este sentido, Metro está al límite de su capacidad.

Hay que reconocer que la empresa ha sido el orgullo de todos los chilenos y de sus trabajadores. De ahí la importancia de tomar las medidas que se requieran para recuperar la confianza no solo de los ciudadanos, sino también de los trabajadores de la empresa.

Hay que evitar el reduccionismo que se plantea. Estamos ante un problema grave y complejo, que afecta a millones de santiaguinos que requieren de este medio de transporte para ir a trabajar o a estudiar, para acudir al hospital, etcétera. En este sentido, las soluciones que encontremos deben ir en la línea de mejorar la calidad de vida de las personas.

Insisto, reducir el problema del transporte solo al Metro es simplismo puro. Tal como se lo he planteado al ministro, si no conocemos las causas de un problema es imposible encontrar soluciones adecuadas. Pero también es imposible creer que haciendo más de lo mismo se consiguen resultados diferentes. El problema no es solo del Metro. Si pensamos así, estaremos errando en las causas y, por ende, también erraremos en las soluciones.

Hago una invitación a todos a trabajar más y mejor, porque los ciudadanos nos exigen trabajar más y mejor. Hay que encontrar soluciones a corto, mediano y largo plazo.

Para terminar, quiero decirle al ministro que los diputados presentes en la Sala estamos disponibles para discutir y promover las propuestas que se requieran para mejorar la calidad de vida de los santiaguinos y fundamentalmente el transporte público.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Daniel Melo.

El señor **MELO**.- Señor Presidente, ante todo, quiero saludar al ministro de Transportes y Telecomunicaciones y al subsecretario de Transportes, así como también a los dirigentes de los trabajadores del Metro presentes en las tribunas.

La Región Metropolitana y la ciudad de Santiago tienen en el transporte público uno de sus principales problemas. La falta de planificación urbana, de una institucionalidad pública y de instrumentos que permitan manejar los temas del transporte en las áreas metropolitanas repercute, sin duda, en la calidad de vida de las chilenas y de los chilenos.

Contamos con un sistema de transporte público que hoy, pese a todas las correcciones de que ha sido objeto, mantiene graves falencias de conectividad, de cobertura, de frecuencia y de calidad de los servicios que presta. Quienes sufren cotidianamente estos problemas son las mismas personas de siempre: trabajadores, adultos mayores, estudiantes, mujeres de los sectores populares y de la clase media emergente, que necesitan el sistema de transporte público para desplazarse.

Comunas como El Bosque, San Ramón y La Cisterna, que represento en esta Corporación, son una expresión concreta de esta realidad. Son comunas dormitorio, donde la mayoría de sus habitantes deben cubrir largos trayectos a través de la ciudad para trabajar o estudiar, con el gasto de tiempo y el deterioro en la calidad de vida que ello implica.

La red del Metro no es ajena a este fenómeno. Nuestro Metro está lejos de ser la compañía rigurosa, confiable y segura que fue en el pasado reciente. La negligencia y la falta de visión política de nuestras autoridades han causado un grave daño a la red del Metro. Fue durante el gobierno del Presidente Piñera que se tomaron decisiones sobre el funcionamiento del Metro, cuyas consecuencias, lamentablemente, hoy estamos experimentando.

Existe una clara responsabilidad de la antigua administración en los despidos y en la externalización de los servicios, lo que en definitiva debilitó el funcionamiento y la adecuada mantención del Metro. No obstante, a más de ocho meses de haber asumido el actual gobierno, la ciudadanía no entiende por qué no se han tomado las medidas necesarias para revertir la mala política implementada por el gobierno pasado.

A cuatro días de la falla en el Metro, que dejó sin servicio de transporte a cerca de 70 estaciones y a miles de usuarios, sumado a las fallas registradas ayer en la línea 4, considero justo y necesario que las autoridades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones asuman su responsabilidad y entreguen una respuesta concreta, que, por el bien de la gente, esperamos que se haga con mucha prolijidad y eficiencia.

El Metro, como empresa pública, tiene el deber y la responsabilidad de entregar un servicio de calidad a sus usuarios. Las soluciones para alcanzar ese objetivo son, sin duda, de mediano y de largo plazo.

Quiero concluir mi intervención afirmando, con mucha convicción, que en nada contribuyen a las soluciones que esperan los chilenos y las chilenas que son usuarios de la red del Metro, los respaldos interesados al ministro ni las críticas del fuego amigo. La gente y las soluciones están primero. Queremos hacer buena política; dejemos atrás la pelea chica.

La Presidenta Michelle Bachelet fue muy clara, en cuanto a que debe haber una respuesta enérgica para solucionar los problemas de funcionamiento y de mantención de la red del Metro. Debemos abordar íntegramente los problemas de crecimiento de la ciudad y la falta de planificación urbana y de una institucionalidad que regule los problemas urbanos de las áreas metropolitanas.

Debo decirle al ministro que las grandes mayorías no pueden esperar. El Metro se ha transformado en la columna vertebral del transporte capitalino, lo que nos obliga a destinar todos los recursos que sean necesarios para su correcto funcionamiento. Debemos revisar la forma en que funciona el sistema de transporte público en su conjunto, perfeccionar los sistemas de gobernabilidad urbana y el mejoramiento de esta realidad, que, sin duda, es tarea de todos.

No quiero terminar mis palabras sin celebrar el anuncio de la extensión de la línea 2 del Metro hacia la comuna de El Bosque, que llega al hospital El Pino, en San Bernardo. Es una gran noticia y la celebramos y compartimos. Esta es la forma de conectar a los ciudadanos de las zonas periféricas con la ciudad de Santiago; ese es el camino y para eso están el Congreso Nacional y nuestro gobierno.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité de Renovación Nacional, tiene la palabra el diputado Leopoldo Pérez.

El señor **PÉREZ** (don Leopoldo).- Señor Presidente, he escuchado con mucha atención a quienes me han antecedido en el uso de la palabra.

Desde su perspectiva, son distintas las causales que podrían haber generado las fallas experimentadas por el sistema de transporte del Metro en los últimos meses. A mi juicio, la causa básica del problema radica en el sistema de transporte público denominado Transantiago, lo que para nadie es un misterio.

Lamento que se pretenda politizar un problema que afecta a miles y, tal vez, a millones de chilenos que viven en la Región Metropolitana, en particular a quienes trabajan y viven en el gran Santiago.

Quiero señalar con mucha responsabilidad que el problema no puede quedar reducido solo a las fallas ocurridas en el último tiempo en el Metro, sino que debemos analizarlo desde la implantación del Transantiago, que, después de poco más de siete años desde su entrada en vigencia, no ha dado los frutos esperados.

Represento a las zonas periféricas de la Región Metropolitana, fuera del anillo Américo Vespucio, donde los estudios entregados recientemente por el propio ministro dan cuenta de que los tiempos de viaje son prácticamente equivalentes a los que se registraban antes de la entrada en vigencia del Transantiago, es decir, con el antiguo sistema de los buses amarillos, que ya era considerado bastante malo.

Por otro lado, se ha dicho hasta el cansancio que el Metro trabaja sobreexigido. La última línea que entró en operaciones, es decir, la 4, que cubre Puente Alto, La Florida hasta la estación Tobalaba, cruzando toda la zona suroriente de Santiago, originalmente empezó a funcionar con trenes de tres carros y desde hace bastante tiempo funciona con seis.

Pero, volviendo al tema de la falla del Metro, considero inaceptable que las actuales autoridades pretendan politizar el asunto y culpar a administraciones pasadas. No me voy a referir solo a la gestión del ex-Presidente Sebastián Piñera, sino también a las anteriores.

El Metro siempre fue y seguirá siendo un orgullo para el país, por lo que todos debemos cuidarlo. No podemos caer en pequeñas peleas o en cálculos mezquinos por una falla que probablemente seguirá ocurriendo. ¿Por qué? Porque, como todos sabemos, el Metro ya cumplió alrededor de cuarenta años, debido a lo cual sus vías e infraestructura requerirán más bien mantenciones preventivas que solucionar problemas puntuales.

Quiero preguntarle al ministro, ¿por qué no nos ponemos colorados por una sola vez y reconocemos que la sobredemanda del Metro es producto del Transantiago y que es urgente elaborar un plan de mantenciones preventivas? ¿Cuál es el costo de esto? Las mantenciones preventivas debieran llevarse a efecto no solo en los carros o en los sistemas de energización, sino también en las propias vías o estaciones, por ejemplo, durante los fines de semana o en algún horario determinado, como ocurre con los servicios públicos del agua potable o de electricidad, que son programadas con anterioridad a fin de que la comunidad pueda saber con la debida antelación que se adoptarán medidas de prevención. A lo mejor, tendrá un costo en sus inicios, pero como dije al comienzo de mi intervención es mejor ponerse colorado una sola vez y admitir que necesitamos revertir este exceso de estrés que se le está colocando al sistema, pero no por culpa del Metro, que, como sabemos, está soportando desde hace bastante tiempo el problema que se está dando en Transantiago, independiente de las mejoras que se han hecho. Habría que ser ciego para no aceptar que ha habido mejoras en dicho sistema de transporte de pasajeros.

A lo mejor con el tiempo, mejorando las vías, aumentando la velocidad o bien creando conciencia en la ciudadanía, llegaremos a tener un sistema como fue pensado en sus inicios, pero es posible que tenga que pasar muchísimo tiempo para que eso ocurra.

Por lo tanto, quiero decirle al ministro que la mantención preventiva es lo mejor que podemos hacer; incluso los distintos sindicatos y gente que ha estado vinculada al Metro plantean que es precisamente lo que se debe adoptar.

Por otro lado, se debe mejorar el transporte público de superficie por el hecho de que vastos sectores de la periferia aún siguen siendo afectados por un mal servicio de las empresas concesionarias del Metro, no así las personas que viven al interior del anillo Américo Vespucio, que es donde llegan y confluyen todas las líneas.

Actualmente, para quienes trabajan en el sector suroriente no existe competencia, pues si una empresa está funcionando mal, debemos conformarnos con que se le aplique una multa. Al parecer, el negocio es muy bueno porque les da lo mismo.

Por lo tanto, la ciudadanía demanda mejoramiento del servicio no solo del Metro, sino también del sistema de transporte público. Y no quiero dejar de mencionar a los taxis colectivos, que han sido los hermanos pobres, los que han sido dejados de lado, a pesar de cumplir una función muy relevante, sobre todo después de la entrada en funcionamiento del Transantiago. Si no hubiese sido por ellos, el colapso en la Región Metropolitana habría sido mucho mayor. Hoy, se han adaptado al sistema y funcionan perfectamente. Por eso, debemos entregarles las condiciones y el trato igualitario que se merecen como transporte público, porque la ley señala que son transporte público menor.

Creo que debemos ser más propositivos y no politizar el problema ni entrar en peleas pequeñas, echándonos la culpa unos a otros. La ciudadanía nos demanda soluciones ahora. Siempre existirán fallas, es imposible que no las haya; pero -repito- la ciudadanía debe ser suficientemente informada cuando ocurra este tipo de eventos para que puedan adoptar las medidas pertinentes, y no queden sumidas en la incertidumbre y en el riesgo que implica tener que circular por las calles y no sientan la desesperación de no saber qué hacer.

Sabemos que no vamos a solucionar el problema de un día para otro, porque es imposible transportar a la gran cantidad de usuarios del Metro. Pero, por lo menos, se debe informar no solo a los usuarios, sino también a los empleadores, a los servicios, a las empresas, etcétera, a fin de que los trabajadores no pongan en peligro sus empleos y los pacientes no pierdan sus horas médicas.

Para terminar, advierto que nuestro ánimo no es pedirle al ministro que renuncie, ni muchos menos; por el contrario, puede contar con el apoyo de la bancada de Renovación Nacional para buscar soluciones, que es lo que la ciudadanía demanda de todas las autoridades y no meras disculpas.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra, por cuatro minutos, el diputado Pedro Browne.

El señor **BROWNE**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar al ministro y al subsecretario que nos acompañan.

Creo que fue una mala idea politizar el problema del Metro y buscar responsabilidades en el pasado, porque la ciudadanía sabe efectivamente que faltan 500 o 600 personas -como se dijo- que resultan claves en algunos cargos. Han transcurrido ocho meses, tiempo suficiente para haber contratado, recontratado o buscar personas idóneas para llenar esos cargos si es que efectivamente eran necesarios.

Por otra parte, entre 2011 y 2013 las fallas ocurridas en el Metro bajaron en 44 por ciento. Es un antecedente que entregó la propia empresa. En 2012, una entidad internacional -no nacional- eligió al Metro de Santiago como el mejor de Sudamérica. De manera que tenemos un Metro que es reconocido a nivel internacional.

Ahora bien, si la culpa fuera efectivamente de la administración anterior, resultaría difícil entender la salida del actual presidente del Metro, toda vez que sería un retroceso e impediría avanzar en mejoras concretas para el transporte público.

Me gustaría decirles al ministro y al subsecretario que esta es una discusión vacía, porque es entrar en una política que la gente no espera de nosotros. Lo que esperan los santiaguinos es que nos hagamos cargo del transporte público de la ciudad. Creo definitivamente que debemos ponernos colorados de una vez por todas, y planificar nuevamente el transporte público en las grandes urbes, porque este problema también se presentará muy pronto en el gran Valparaíso y en el gran Concepción. Por eso, debemos anticiparnos y planificar para que podamos entregar un servicio de calidad.

Pero para poder lograr tal objetivo, no se trata simplemente de poner más buses y de mejorar el Metro, sino de hacer una planificación urbana como corresponde, una planificación que considere el transporte, las obras públicas, las viviendas, etcétera, a fin de entregar una ciudad que integre a la ciudadanía, que sea realmente capaz de entregar dignidad a los santiaguinos, en este caso, en el transporte que diariamente deben utilizar para llegar a sus trabajos o para las distintas tareas que deben cumplir.

Al parecer, preferimos medir el desarrollo de nuestro país según los vehículos que podemos tener o los automóviles que circulan por la ciudad, y no según el número de personas que eventualmente podrían adquirir un vehículo, pero que optan por usar el transporte público. De esa forma estaríamos midiendo el verdadero desarrollo. Si hay algo que grafica muy bien lo que ocurre hoy con nuestra planificación urbana es que estamos logrando el progreso, pero sin ningún tipo de dignidad para las personas ni para los usuarios del transporte público, lo que representa un retroceso, entregar una mala calidad de vida a los santiaguinos y a las personas que necesitan movilizarse diariamente con el transporte público.

Por eso, el llamado que hacemos hoy no es para pedir cabezas o para hacer uso político de una situación que, como dije, fue un tremendo error del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que espero que se corrija de ahora en adelante. Lo importante es que, de una vez por todas, entreguemos una solución concreta a los miles y miles de usuarios del transporte público de nuestro país, en especial de la capital; que les demos una solución digna, rápida y efectiva para que puedan llegar en forma rápida y oportuna a sus trabajos, y regresar a sus hogares después de cumplir con su jornada laboral.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité del Partido por la Democracia, tiene la palabra, por cuatro minutos, el diputado Daniel Farcas.

El señor **FARCAS**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar al ministro, al subsecretario y a los dirigentes sindicales del Metro que nos acompañan en las tribunas.

Asimismo, quiero manifestar nuestra solidaridad a todas las personas que han sufrido los problemas del Transantiago y particularmente del Metro, lo que obviamente es parte de nuestra tarea.

Pero hay que mirar las cosas en perspectiva, y reconocer que un servicio tan importante como es el traslado de personas está siendo liderado por el ministro Andrés Gómez-Lobo, con el objeto de entregar a los usuarios un servicio de transporte digno y de posibilitar que cada día sea mejor.

La empresa Metro, que algunos creen que depende del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es una empresa autónoma del Estado, y ha sido administrada como tal.

Como bien decían los diputados Leopoldo Pérez y Browne, para todos constituye un orgullo que el Metro haya sido catalogado como una empresa ejemplar. Sin embargo, ha sido llevado a un nuevo escenario que le significa tener que trasladar a millones de personas. En ese marco, no cabe duda de que ha surgido con mucha fuerza -lo hemos conversado con distintos parlamentarios- la necesidad de una nueva institucionalidad sobre transporte para la Región Metropolitana, en donde el Transantiago, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el Metro sean coordinados por una autoridad que pueda tomar efectivamente decisiones y que tenga la alternativa real de generar las mejores condiciones para que el traslado de las personas se realice con la mayor eficiencia y eficacia posibles.

He visto en terreno el actuar del ministro Andrés Gómez-Lobo, por lo que he sido testigo no solo de su esfuerzo, compromiso y absoluta idoneidad para desarrollar su labor, sino también de su sufrimiento cuando las cosas no resultan como él quisiera. Sin embargo, en el caso del Metro hay que tomar en cuenta que cuando no se hacen las inversiones necesarias y cuando no hay personas idóneas en los puestos claves, se deben pagar las consecuencias de ello.

Es cierto que hay que tomar todas estas medidas, y entender que estamos enfrentados a un escenario complejo y que es necesario realizar inversiones para que el transporte de superficie de la capital de Chile también tenga la posibilidad de desplazarse con una rapidez y una prontitud que signifique para los usuarios un servicio de calidad. También es cierto que las inversiones y los corredores ya se planificaron y se están haciendo. Hace algunas semanas, la Presidenta de la República anunció una inversión millonaria y la concesión de nuevas líneas del Metro, todo lo cual generará mejores condiciones para que el transporte de pasajeros de la Región Metropolitana, en particular el Transantiago, mejore sustantiva, cualitativa y decididamente en beneficio de muchas comunas de nuestra capital, en particular de aquellas a las cuales el Metro también llegará a futuro.

Aquí también se ha tratado de generar una controversia, según la cual se considera un escenario en que se están desarrollando efectivamente todas estas acciones coordinadas, que tomarán un tiempo para poder tener los resultados esperados. Pero no podemos, ni en este caso ni en ningún otro, enlodar la figura de un ministro que está comprometido con esta tarea y que entiende que el transporte público es la solución y que, además, busca en forma encomiable la manera de generar las mejores perspectivas para que pueda desarrollarse no solo en la Región Metropolitana, sino en todas las regiones, para lo cual también están considerados los recursos en el Presupuesto.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Guillermo Teillier.

El señor **TEILLIER**.- Señor Presidente, desde hace algunos años, los usuarios de la empresa Metro perciben el deterioro progresivo de un servicio que es el reflejo de una insuficiente e inadecuada política y gestión de transporte, que no reconoce que las nuevas circunstancias sociales y la noción de transporte público de calidad son un derecho social y no un negocio.

Bajo esta concepción, se han realizado cambios en la dotación laboral, como el aumento de los trabajadores subcontratados, que ya representan el 70 por ciento, y el despido de personal de planta especializado, lo que provoca una creciente sobrecarga e intensidad laboral que lesiona el desempeño de los trabajadores y repercute en la productividad. Es decir, se produce más, pero con menos trabajadores por cantidad de usuarios, con el consiguiente y peligroso déficit en calidad y seguridad.

Aunque los problemas se vienen gestando con anterioridad al gobierno del Presidente Sebastián Piñera, no podemos dejar de decir que durante la administración anterior fueron despedidos cerca de 600 técnicos calificados, y que se reorganizó la malla de operaciones: de 50 gerencias y subgerencias, se pasó aproximadamente a 90, lo que produjo severos perjuicios operacionales, porque significó una fragmentación del sistema organizacional y más gastos en personal gerencial.

La reducción de trabajadores especializados de planta significa una carga mayor para cada trabajador. Hace unos años, el Metro transportaba diariamente a 1.200.000 pasajeros, con una carga de 400 pasajeros por trabajador; hoy, el número de pasajeros transportados diariamente alcanza a 2.600.000, pero como los trabajadores son los mismos, la carga por trabajador es de 866 pasajeros. Ante esto, algunos aducen que se ha aumentado la cantidad de trabajadores subcontratados. No tengo nada contra ellos; sin embargo, no pueden reemplazar a los trabajadores especializados, tal como se ha comprobado en la práctica.

Actualmente el Metro cubre el 31,9 por ciento de la demanda total, acercándose al transporte de superficie, que transporta aproximadamente al 38 por ciento de los pasajeros.

Se ha planteado que el Metro debe autofinanciarse, y que los excedentes pasen a financiar en parte al Transantiago. Esto estaría explicando por qué se lleva adelante este ahorro en personal, que resulta tan inadecuado. Me gustaría saber si esto es o no es así.

Otra pregunta: ¿Por qué no se advirtieron a tiempo estas notables deficiencias, a pesar de los alcances que hicieron los trabajadores a la actual administración? Aunque durante cuatro años no fueron escuchados, hoy no puede ocurrir lo mismo y no tomar en cuenta sus advertencias, que eran y son muy serias.

Había muchas señales que indicaban que algo estaba muy mal, incluso, con peligro para la seguridad de los usuarios y con todas las molestias que acarrea la paralización del sistema. A lo dicho, es decir, el despido de 600 técnicos calificados, se suma la reducción en 10 por ciento del personal de planta de mantenimiento, situación que fue planteada por los sindicatos a través de los medios de comunicación y respecto de la cual se advirtió a la actual administración en mayo, dada la fragilidad operacional del sistema. Sin embargo, no se implementaron medidas para cambiar la gestión de la empresa.

Está a la vista que la subcontratación en las diversas operaciones del Metro ha sido una de las causas de la baja de calidad de una empresa estatal prestigiosa. Es necesario que recupere su prestigio con políticas y medidas administrativas, y técnicas acordes con la realidad que vive la empresa y con los déficits existentes en el transporte metropolitano.

Conocemos las experiencias de los metros de Londres, en Inglaterra, y de Buenos Aires, en Argentina. En el caso de Londres, se privatizó la administración de la operación, y en el caso de Buenos Aires, se privatizó la empresa; pero ambos casos fueron revertidos, retornando el Estado como empresa administradora directa, dada la ineficacia de los privados para administrar el sistema de transporte y para evitar perjuicios a los usuarios.

Es necesario tener en cuenta las propuestas realizadas por la Federación de Trabajadores del Metro al directorio de la empresa, las que han sido contestadas en forma parcial e insatisfactoria. Creo que para incidir de manera efectiva en el rumbo de la empresa en lo inmediato, se requiere incluir un representante de los trabajadores en el directorio de la empresa, no obstante que la ley actual no lo contempla. Por tanto, es necesaria una reformulación de la ley que se oriente a la constitución de un nuevo gobierno corporativo, que dé garantías de buen manejo de esta importante empresa estatal de transporte de pasajeros. A no dudar, su fortalecimiento puede solucionar con mayor certeza el drama del transporte público en la Región Metropolitana.

Por último, estoy seguro de que el gobierno -esa es nuestra exigencia-, con toda seguridad, en el corto plazo, tendrá una respuesta a esta demanda.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité del Partido Radical Social Demócrata, tiene la palabra, por cuatro minutos y medio, el diputado Fernando Meza.

El señor **MEZA**.- Señor Presidente, por su intermedio quiero saludar al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo; al subsecretario de Transportes, señor Cristián Bowen, y a los trabajadores del Metro, quienes hacen posible que el tren subterráneo funcione mejor, representados aquí por los sindicatos de trabajadores.

(Aplausos)

Señor Presidente, en esta oportunidad voy a hablar en mi calidad de parlamentario del Partido Radical Social Demócrata y, si me lo permiten, como presidente de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.

Soy diputado de provincia, pero solidarizo plenamente, como corresponde, con la ciudadanía de Santiago, que se vio enfrentada a un triste episodio, con el consecuente mal rato, difícil de olvidar, debido a la falla ocurrida en el Metro de Santiago.

Pero estamos acá para proponer soluciones más que para señalar culpables.

Santiago es una urbe prácticamente incontrolable, pues bordea los siete millones de habitantes. En su intervención, el diputado Gustavo Hasbún se refirió al Metro de Madrid, que conocemos. Actualmente, España tiene un PIB de 1.400 billones de dólares, en circunstancias de que el de Chile es de solo 270.000 millones de dólares. Pero hay un problema mucho más serio: en Madrid viven siete millones de personas, al igual como ocurre en Santiago de Chile, pero esa población equivale a la séptima parte de la existente en España. El drama de Chile es que la mitad de su población vive en Santiago. Es un problema serio que tendría que superarse con la anunciada descentralización que se avecina.

Entre las soluciones, quiero pedir con mucha fuerza que se instale definitivamente una autoridad metropolitana de transportes que abarque a todos los medios de transporte: los buses,

los operadores de transporte, el Metro y, por cierto, los ferrocarriles suburbanos, que están por llegar. Sin esa autoridad metropolitana de transportes no tendremos ninguna posibilidad para exigir la eficiencia que necesita el transporte público.

Además, debemos hacer extensivo ese respeto a los trabajadores del Metro, pues, como bien dijo el diputado Teillier, se despidió a muchos expertos en mantenimiento. Por eso, hoy se debe ver la posibilidad de reintegrar a muchos de ellos, de manera de recuperar esa fuerza laboral que se ha perdido y que hace tanta falta.

También es importante entregar al ministro de Transportes y Telecomunicaciones facultades que hoy no tiene. Debemos entender que el ministro está presente en esta sesión porque quiso dar la cara; también ha estado frente a las cámaras y frente a la opinión pública. Sin embargo, él no tiene ninguna injerencia en la administración del Metro de Santiago; ni siquiera tiene la posibilidad de nombrar un director, ni menos a su presidente, porque el Metro es una sociedad anónima.

Entonces, el primer llamado que quiero hacer es que el Metro pase a depender del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y que dicha cartera se encargue de su eficiencia, que tanta falta hace. Como dije, el señor ministro no puede intervenir en la administración de dicha empresa -hoy es independiente-, la cual no está dando los resultados que todos queremos.

Señor Presidente, repito que el ministro de Transportes y Telecomunicaciones ha dado la cara frente a la gente.

Cabe precisar que las fallas fueron advertidas por los sindicatos, por personas que tienen la experiencia necesaria para mantener de buena forma el funcionamiento del Metro.

El Metro de Santiago es un medio de transporte estratégico, ya que millones de chilenas y de chilenos dependen del tren metropolitano para realizar todas sus actividades. Entonces, se hace necesario que el Estado, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, responda por su servicio y su eficiencia.

Deseo destacar que el señor ministro ha tenido un permanente contacto con los sindicatos y con los miembros de la Comisión de Transportes de la Cámara, que me honro en presidir.

Por último, se hace necesario que esta sesión sirva para que se utilice la experiencia recogida tras estos aciagos eventos, de manera que se corrija todo lo malo para devolver a toda la gran familia chilena la seguridad y la tranquilidad en el transporte público de superficie y subterráneo.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité de la Unión Demócrata Independiente, tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor **MELERO**.- Señor Presidente, el Metro de Santiago se echó a perder el día en que debutó el Transantiago, en febrero de 2007.

De ahí en adelante, lo único que ocurrió con el Metro es su franco deterioro debido a la sobrecarga y exigencia a la cual se le sometió, a un nivel que lo llevó al colapso ocurrido en

la madrugada del 14 de noviembre recién pasado, lo que afectó a cientos de miles de chilenos. A diferencia de lo ocurrido en otros casos, eso tiene responsables políticos: los gobiernos del Presidente Ricardo Lagos y de la Presidenta Bachelet, y los ministros de esa época: el entonces secretario de Estado de la cartera de Transportes y actual diputado, Sergio Espejo, y todos los que tuvieron la mala idea de implementar el sistema Transantiago, que impactó en el Metro y que hoy causa malestar y dificultades a millones de chilenos.

Esta sesión debe estar destinada, antes que a autoridades y sindicatos, a los cientos de miles de santiaguinos que todos los días, sin colapso, viven el efecto de una nefasta política pública, como fue el Transantiago, que recargó el Metro y lo llevó a condiciones imposibles.

Me tocó participar en la Comisión Investigadora del Transantiago, en 2007. De ahí recuperé para esta sesión lo que en ese tiempo se dijo y que la Cámara de Diputados avaló.

¿Quién fue el de la idea del rol del Metro en el Transantiago? El expresidente de Metro, Fernando Bustamante, se opuso a que ese medio se convirtiera en la red estructurante del Transantiago. El señor Bustamante dijo: “En cuanto al rol estructurante del Metro, debo señalar que ese rol no fue una idea del Metro. Hay un memorando del ministro Etcheberry al directorio del Metro, creo que de fines de 2004, y en él se plantea que el Metro debe jugar un rol con el objeto de coordinar las distintas cosas y que los recorridos se organizarán a partir de lo que tiene el Metro...”.

Germán Correa, excoordinador general del Transantiago durante el gobierno de Ricardo Lagos, consideraba un absurdo que el Metro jugara ese rol estructurante por su incapacidad. Señaló: “Es absurdo, es imposible, con la red de 80 u 84 kilómetros del Metro, transformarlo en estructurante en una ciudad como Santiago, que tiene 15.000 kilómetros cuadrados, frente a una red de 2.000 o 2.500 kilómetros de los buses.”.

¿Quién fue, entonces, el que provocó el rol integrador? Fue el entonces ministro de Hacienda, don Nicolás Eyzaguirre -por órdenes del Presidente Lagos-, quien dijo: “Toda vez que debíamos llevar adelante las políticas públicas que nos indicaba el Presidente de la República, quien quería llevar adelante el Transantiago a como fuera lugar, pero, a la vez, como ministro de Hacienda, debemos también defender los intereses financieros del Metro.”. Finalmente, se firmó el protocolo que permitió la integración entre el Transantiago y el Metro.

El colapso del Metro se inicia en esa época, y los gobiernos han sido incapaces de sacar de una situación de saturación, de dificultad mayor, este sistema combinado de Metro y Transantiago; lo que ayer fue bueno, hoy se ha transformado en un dolor de cabeza para los santiaguinos.

Ya lo decían los directivos del Metro y especialistas que habían advertido que la integración del Metro impactaría el servicio, pero el gobierno calculó muy por debajo la demanda que finalmente tendría.

A partir de la implementación del Transantiago, el Metro pasó de 1.200.000 pasajeros diarios, a principios de 2007, a 2.300.000 pasajeros, a noviembre del mismo año; asimismo, la densidad pasó de tres a cuatro personas por metro cuadrado, a 5,5 personas por metro cuadrado.

El 1 de diciembre de 2006, Blas Tomic, entonces presidente del Metro, entregó a los miembros del Comité de Ministros de Transantiago una minuta donde advertía a las autoridades del gobierno de la época que debía prepararse para enfrentar “complejas e inevitables situaciones” y que el ajuste “podría extenderse en el tiempo”. Un punto central del informe era la advertencia respecto de la caída del servicio que experimentaría el Metro, dada la mul-

tiplicación de usuarios, y que la capacidad de los carros y de las estaciones no estaba preparada para recibir ese impacto.

No le echemos la culpa hoy al gobierno del Presidente Piñera, ni pretendamos disminuir la responsabilidad por la salida de unos pocos más o unos pocos menos; el colapso del Metro se inició el día en que se inició el Transantiago.

Háganse responsables las autoridades presidenciales, políticas y de los ministerios que llevaron adelante esa nefasta política, tal como lo consignó el informe de la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados que se ocupó de ese tema, en el cual se establecieron todas las responsabilidades políticas por lo ocurrido con el Transantiago y el Metro.

Hoy nos encontramos en la disyuntiva de una situación que ya expusieron con claridad el diputado Hasbún y la diputada Claudia Nogueira, que deja en evidencia los problemas que se han producido y que han generado el caos que se está viviendo. ¿Cuáles son esos problemas? Son malas decisiones políticas y técnicas. Hay varios ejemplos.

Siete meses sin gerente general. La empresa de transporte de pasajeros más importante no tuvo gerente general durante siete meses, porque la vacante se mantuvo hasta el 29 de septiembre recién pasado.

Por otra parte, una completa e inédita remoción del directorio del Metro. El gobierno optó por renovar completamente el directorio, para lo cual sacó a personas de mucha experiencia, y nombró a otras, como ya se mencionó, de dudosa experiencia.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tal como quedó en evidencia, no cuenta con un plan de contingencia eficiente. Las primeras informaciones de lo que estaba ocurriendo vinieron de Carabineros y de los medios de comunicación, no de la autoridad de Transportes. Daba lástima -lo digo con preocupación- ver a un funcionario de gobierno, de la secretaría regional ministerial, tratando de ordenar a los pasajeros con letreros de cartón que se ponían en las entradas del Metro, una cartulina improvisada que decía: "Cerradas la línea 1 y la línea 2".

¡Por favor, señor Presidente! ¡Qué nivel de improvisación más grande en una industria de esta naturaleza, y qué perjuicio más grande para todos los usuarios!

Finalmente, se suma el déficit comunicacional. En efecto, el día 14 de noviembre pasado la autoridad demoró varias horas en entregar una explicación.

Por consiguiente, se observa un déficit en la gestión de la autoridad de Transportes, que está más orientada a los temas políticos que a supervisar y liderar los servicios de transporte.

El hecho de que el Metro colapsaría en algún momento era una historia y una crónica anunciada desde febrero de 2007.

Para superar esas dificultades se requiere una visión integral, y saber, de una vez por todas -como publicó el titular del diario La Segunda del viernes-, hasta cuándo los miles, si no los millones de chilenos de Santiago que ocupan este servicio, deberán seguir soportando las deficiencias de un sistema de transporte público que ustedes, quienes gobiernan y nos gobernaron en esos años, implementaron y respecto del cual han demostrado absoluta incapacidad para solucionar los problemas que generaron.

Esa es la tarea, ese es el desafío que tiene la actual administración, a consecuencia del colapso del viernes pasado, para enfrentar en mejor forma toda esta situación.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En el tiempo de la Democracia Cristiana, tiene la palabra, por cinco minutos, el diputado señor Claudio Arriagada.

El señor **ARRIAGADA**.- Señor Presidente, como ya se mencionó en este debate, la tendencia mundial es que actores privados operen los sistemas de transporte público. Sin embargo, hay dos casos en que tanto el servicio de transporte de superficie como el subterráneo están en manos estatales. Uno es el de la ciudad de Madrid, donde la administración del sistema de transporte colectivo de superficie y la del Metro corresponde a una empresa pública del municipio. Y ahí el rol del Estado ha sido exitoso.

Es cierto -lo debo reconocer- que el Transantiago estremeció al país. La gente nos preguntaba por qué no hicimos esto o esto otro. La anciana que concurría al cementerio para visitar la tumba de su difunto marido se quedó sin recorrido; la gente que iba al hospital Sótero del Río o al Barros Luco no podía concurrir a esos centros asistenciales a hacerse exámenes.

Debo reconocer, con pena, que después de traspasar cientos de miles de millones de pesos anualmente a las empresas operadoras -la cifra más elevada fue la de 2010, cuando ascendió a 381.222 millones de pesos, en tanto que este año el Estado ha entregado 176.890 millones de pesos-, aún el Transantiago tiene problemas de recorridos y frecuencias, carencia de paraderos formales, terminales que no reúnen ninguna de las condiciones básicas que se les debiera exigir. En definitiva, todo el esfuerzo de las autoridades durante los últimos años no se ha expresado en una mejoría de los recorridos del Transantiago.

¿Es esa la única causa del deterioro del Metro? En parte muy importante, sí, pero también lo es, como se ha señalado, la disminución de servicios, y esto sí es responsabilidad de las autoridades del período anterior, porque fueron externalizados sin que se aseguraran de que las empresas externas estaban en condiciones de reemplazar la experiencia de los 670 trabajadores que fueron despedidos.

Otro problema es el estándar de calidad de la infraestructura. Por eso me opuse a un proyecto de resolución que presentó el diputado Melero para solicitar la extensión de la línea 1 del Metro hasta el aeropuerto. En ese sentido, los problemas vienen desde el inicio. Es por ello que los estándares de calidad en la zona que represento no tienen nada que ver con los de la zona oriente de Santiago.

Hay una tendencia a creer que siempre lo privado es mejor, y eso conlleva riesgos como los que estamos viviendo. Las condiciones en que se transportan miles de pasajeros diariamente, particularmente en las horas punta, es inhumana. Lo mismo ocurre a las 5 de la mañana en la estación intermodal de La Cisterna o en el paradero 25 de Santa Rosa, hasta donde llegan miles de obreros de Puente Alto, La Pintana y San Ramón, lo que he comprobado en terreno. También lo ha hecho el subsecretario, felizmente, pues tuvo la fortaleza de ir, a las 5 de la mañana, a comprobar que lo que señalábamos era efectivo.

Para enfrentar el problema del transporte en nuestro país se requiere, al igual que en otras áreas, un gran acuerdo nacional. Estamos frente a una situación compleja que no solo se limita a la Región Metropolitana. El día que no estuve de acuerdo con el proyecto de resolución del diputado Melero también reaccionaron varios diputados de regiones, porque tienen que tolerar, como en el caso de San Antonio, que buena parte de los buses que se dan de baja en Santiago vayan a prestar servicios desde Algarrobo hasta el puerto de San Antonio, contaminando y provocando los mismos daños que ocasionaron por años en la capital.

¿Por qué un acuerdo nacional? Porque el Metro fue, en un momento, una empresa que nos dio prestigio, no obstante las diferencias en los estándares de calidad entre la periferia urbana pobre y la zona oriente del Gran Santiago, a los que ya me referí. Hecha esa advertencia, debemos reconocer que prestaba un servicio de gran calidad, que hoy está absolutamente deteriorado.

Al igual que en el tema de seguridad ciudadana, el grave problema del transporte o el sufrimiento humano del día a día, no debiera ser el bochorno del Metro la causa de esta sesión; deberíamos celebrar otra sesión para analizar en profundidad la gravedad del problema y alcanzar un acuerdo nacional para que juntos -no como un botín político- usemos esta realidad para generar propuestas eficientes y humanas.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Rathgeb.

El señor **RATHGEB**.- Señor Presidente, me llama la atención que se responsabilice al gobierno del Presidente Piñera por todos los problemas que enfrenta la actual administración. Solo falta señalar que si se quebró un vidrio, la culpa es de Sebastián Piñera; si se cayó un árbol y obstruyó un camino, la culpa es del ex-Presidente Piñera; si en el sur se desbordó un río e inundó un camino y se llevó un puente, también la culpa es del ex-Presidente Piñera. ¡Cortémosla con ese tema! ¡Ya fue suficiente!

Si se ha despedido a tantos trabajadores en los últimos ocho meses, me parece que deberían tener la capacidad para recontratarlos y hacer la pega. ¿O no? ¿Acaso ocho meses es muy poco tiempo?

Los que viajamos en Metro -yo soy del sur, pero utilizo el Metro- sabemos que debemos ir hacia atrás para poder subirnos a un carro. Seguramente muchos de los presentes han debido hacerlo: recorrer la estación hacia el final, para encontrar un vagón menos repleto y poder subirse a él.

Reconozcamos que el problema del Metro se debe al Transantiago.

Gracias al Transantiago, al sur llegan recursos para licitaciones, recorridos rurales, mejoramiento de caminos, etcétera. Son platas espejo del Transantiago. La gente no lo puede entender, pero es la única manera de compensar a las regiones por la cantidad de recursos que se ha entregado a ese sistema de transportes, que hoy es el culpable del colapso del Metro, de que la situación sea insoportable y de que el trato hacia las personas sea inhumano.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth.

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, no hay duda de que algo anda mal en el Metro desde hace un tiempo. El problema se inició cuando dejó de ser un Metro *boutique* y pasó a convertirse en un medio de transporte democrático, cuando llegó a las comunas populares, que la mayoría de nosotros representa, incluido el diputado Melero, que parece que hubiera preferido que su pueblo no se subiera al Metro y que siguiera siendo exclusivo de la zona oriente.

Pero resulta que cuando el pueblo santiaguino pudo tomar microbuses y el Metro para ir y volver de su trabajo por la misma plata, se subió y este medio de transporte se convirtió en un Metro como el de París, el de San Petersburgo o como otros del mundo, es decir, donde circula y se encuentra democráticamente el conjunto del pueblo.

La Presidenta Bachelet ha dicho que el Metro está trabajando al límite de sus posibilidades, respecto de lo cual existe consenso, porque es completamente cierto. ¿Pero por qué ocurre esa situación? A mi juicio, porque no se ha adaptado a su nueva posición de eje estructurante del transporte metropolitano, porque se han deteriorado severamente la calidad del servicio, la mantención de la operación y -digámoslo- las relaciones laborales. A la gente le da lo mismo si eso comenzó con Michelle Bachelet o con Piñera; lo que realmente le interesa es que hagamos lo necesario para recuperar el vigor, la capacidad y el prestigio del Metro de Santiago.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero indicar al diputado Melero que la solución no es desvincular al Metro de la red integrada de transporte, sino más bien profundizar su integración, ahora puesta bajo la autoridad de transporte metropolitano y no como una empresa completamente autónoma.

También se debe profundizar en la decisión que adoptó la Presidenta de nombrar al señor Rodrigo Azócar en la presidencia de Metro, un profesional que conoce la empresa como la palma de su mano, pero asegurando que en todas y cada una de las palancas claves de la administración de la empresa se debe revisar la preparación y la pertinencia de profesionales de todos sus cuadros directivos, porque parece que algo anda mal. Integremos a los trabajadores al directorio de la empresa.

(Aplausos en las tribunas)

¿Por qué van a tener representación en Codelco y no en el directorio del Metro de Santiago? Es evidente que, desde hace rato, el involucramiento, el compromiso y las relaciones laborales en la empresa Metro no están funcionando bien.

Quiero manifestar al ministro -y para eso cuenta con todo nuestro respaldo- que es evidente que la mirada debe estar puesta en asumir que el Metro debe adaptarse a su nueva condición de eje estructurante del transporte metropolitano. Eso implica, primero, recuperar la inversión.

Por último, los problemas del Metro no se resuelven con bajar al pueblo de los vagones, sino con más Metro.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gaspar Rivas.

El señor **RIVAS**.- Señor Presidente, no vivo en Santiago ni soy un diputado que represente a una comuna de la Región Metropolitana, pero soy chileno.

En verdad, no hace falta tener gran visión para darse cuenta de que lo que hoy sucede con el Metro no es grave, sino gravísimo. Es una vergüenza nacional lo que ocurre con dicha empresa. Lo más grave de todo es que nuevamente celebremos una sesión especial en la Cámara de Diputados, riéndonos de la ciudadanía, como si de aquí fuera a salir una solución. ¡Seamos sinceros, colegas, y no nos veamos la suerte entre gitanos! ¿Alguna vez ha salido una solución concreta y definitiva de alguna sesión especial? ¡Jamás! Con eso no quiero restarle responsabilidad al gobierno, porque más allá de que se diga que lo que generó el problema ocurrió en el gobierno pasado o antepasado, esta administración es la que está gobernando y, en consecuencia, debe generar la solución. Eso tampoco quita que algunos vengán a darse un gustito político para hacer un punto, diciéndole a la ciudadanía o haciéndole ver que de aquí saldrá una solución. Eso no será así. Hoy es la derecha y mañana será la izquierda la que se dé un gustito político, porque todos lo hacen en esta Sala. Pero, por favor, por un tema tan importante como el del Metro, lo único que pido es que no nos demos gustitos políticos ni tratemos de hacer puntos políticos. La gente nos está pidiendo soluciones y no diálogos de sordos en que nos culpemos unos a otros. No lo veamos aquí, sino donde realmente se necesita: en soluciones técnicas y concretas. No nos riamos más de la gente.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Jaime Bellolio.

El señor **BELLOLIO**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero manifestar al ministro que es obvio que el problema del transporte no se reduce a lo que pasa en Santiago, es decir, a lo que ocurre con el Transantiago y el Metro. Espero que esta sea una oportunidad para que hablemos del transporte público a lo largo de todo Chile y de las ciudades. Por cierto, es obvio que uno de los puntos esenciales es lo que está ocurriendo en Santiago.

Como se ha dicho, el problema del Metro radica en el Transantiago. Cuando se elaboró dicho plan, a quienes más daño fue a las personas más vulnerables. Con todas las fallas del Metro, que no fue ni la primera ni la segunda, sino la tercera, nuevamente se está castigando a las familias más vulnerables y, además, a las de clase media, porque ellas tuvieron que deambular durante horas sin saber qué hacer, perdieron entrevistas de empleo y no pudieron llegar a sus trabajos. Lo que debe hacer el transporte es llevar a la gente a sus trabajos y casas. El Transantiago cambió el sistema de transporte, pero trasladó menos gente a sus destinos. De modo que espero que tomemos el tema en serio, porque la base del problema de dicho plan es la propuesta y la implementación, es decir, la idea y la forma en que se lleva a cabo.

Quiero aprovechar esta oportunidad para hablar del transporte y de las ciudades, de una autoridad de transporte público y de tarificación vial, ya que, por lo demás, las autopistas y el TAG forman parte de eso. Pero también debemos referirnos al Metro y al Metrotrén, pues las grandes ciudades que han crecido lo han hecho a través de esos medios. Como dice el diputado Auth, no hay que bajar a la gente del Metro, sino subirla a un Metro que valga la pena y que realmente haga integración e incorpore a la ciudad. Celebro la extensión de la línea 2 del Metro a San Bernardo y especialmente hacia el lugar que se pidió extender, porque en esa zona de la comuna -alrededor del hospital El Pino- no hay nada y los vecinos viven casi como si estuvieran en un gueto. Esa estación del Metro, cuya construcción espero que se cum-

pla y no se juegue con las expectativas de las familias -estoy seguro de que se construirá-, significará fortalecer a esa zona; es decir, se aplicaron criterios de ciudad y de integración. Eso es lo mismo que debemos hacer en el caso del Transantiago, del Metrotrén y del Metro.

Obviamente, el Metrotrén, aparte de ser un medio de transporte, sirve a los habitantes de las zonas más lejanas. A quienes viven fuera de Santiago, quiero decirles que el Transantiago no llega a Buin, comuna donde vivo, ni tampoco a Talagante, a Peñaflor o a Paine. Entonces, cuando hablemos del Transantiago, también debemos acordarnos de que no llega a todas partes, sino que muchas veces el colectivo hace las veces de “Transantiago” en esas zonas. Por eso, me gustaría que también pudiéramos incorporar ese punto en la discusión.

Finalmente, entiendo que a la Democracia Cristiana le moleste el tema y haya una crítica permanente hacia el gobierno por la reforma tributaria, porque afectaba a la clase media y a las pymes; por la reforma educacional, porque también afecta a la clase media y a los más vulnerables, y también en este caso. De hecho, tanto es así que algunos parlamentarios de dicho partido pidieron la renuncia del ministro del sector. No basta con decir que debemos mejorar el sistema de transportes. Además, creo que pedirle la renuncia es simplemente un equívoco; por el contrario, debemos adoptar medidas en lo urgente y también en lo importante. Eso significa hablar de ciudad, de integración y de transporte público, porque, finalmente, significa hablar de dignidad y calidad de vida.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gabriel Silber.

El señor **SILBER**.- Señor Presidente, sin duda, lo vivido el viernes pasado para muchos fue un baño de realidad sobre las condiciones bajo las cuales opera el sistema de transporte público en la Región Metropolitana. Creemos que nuestras autoridades deben hacer un análisis profundo y debe haber un “téngase presente” respecto de la precariedad en que opera el sistema de transportes que, de acuerdo a las propias palabras de la Presidenta Bachelet, está funcionando al límite de su capacidad.

Entonces, si nuestra propia Presidenta tiene la película clara respecto de cómo opera el Metro, esperamos que quienes participan en sus equipos de trabajo estén a la misma altura, que tengan el mismo ritmo, sentido de urgencia y de obligación, porque se trata de servidores públicos y Santiago, la principal ciudad de la región, demanda una agenda sustantiva en la materia.

Lo que ocurre en el subterráneo con el Metro de Santiago impacta directamente sobre lo que sucede en el transporte de superficie. Ahí queremos poner el foco, porque el tema del Transantiago no está superado en la agenda pública.

Hay que partir con un enorme acto de sinceridad. Como coalición política, tenemos una deuda pública importante, y en estos tres años que tenemos por delante tenemos una obligación y un deber, porque la dignidad de las personas está en primer lugar, y por eso debemos dejar a la ciudad a Santiago con un sistema de transporte de clase mundial, que es lo que merece.

A partir de ello, quiero reconocer la voz sustantiva que han tenido los trabajadores del Metro de Santiago en esta situación. Ellos entienden que su colaboración, su compromiso y

sus propuestas están intrínsecamente ligadas al éxito de esta empresa. Desde esa perspectiva, han hecho denuncias y aportes palmarios respecto del desmantelamiento del sistema de mantenimiento y el despido de trabajadores con alta especialización en la materia, con vocación de servicio público, con la camiseta puesta, de manera que una empresa de las características y condiciones de Metro requiere recuperar lo perdido a la brevedad, en términos preventivos y reactivos frente a situaciones como las señaladas.

También me interesa reiterar algunos puntos anteriormente destacados.

Aquí hablamos de un sistema de transportes de una ciudad y, por tanto, necesitamos un modelo a replicar, no solamente en Santiago, sino también, tal vez, en las principales capitales o cabeceras de regiones. Se necesita una autoridad de transportes, en el entendido de que el transporte tiene una visión sistémica -no podemos entender esto como una suerte de compartimentos estancos que no impactan en lo que ocurre en el transporte vehicular-, con el Metro, los trenes de cercanía, el transporte de superficie, la locomoción pública. Aquí se requiere una mirada global sobre cuáles tienen que ser las atribuciones que debe tener esa autoridad de transportes.

Y yo demando de mi gobierno que esto también esté presente en la agenda pública. No podemos hablar del Transantiago solo a la hora de inyectar mayores recursos, si no tenemos una agenda clara sobre dónde deben estar los perfeccionamientos y hacia dónde queremos imprimir liderazgo para mejorar las condiciones de transporte para los habitantes de Santiago. Lógicamente, queremos ver que el señor ministro encabece dicho proceso.

Por otra parte, tanto los trabajadores como nosotros hemos señalado que su voz también debe estar presente en el directorio. Cuando hablamos de una empresa profesional y seria, ¿qué duda cabe de que los trabajadores del Metro deben estar presentes, al igual como ocurre con la aplicación de la ley de gobiernos corporativos en una empresa tan eficiente como Coldelco. Desde esa perspectiva, nos gustaría también un cambio sustantivo en esa dirección.

Por otro lado, también hemos señalado las condiciones de competencia que tiene la empresa respecto del transporte de superficie. Cómo no recordar los ramales que operaba Metro bajo la modalidad de Metrobús.

Hoy vemos lo rentable y competitiva que es esa empresa versus algunos operadores del Transantiago que simplemente quiebran, no pagan a sus trabajadores, entregan una mala calidad del servicio, etcétera.

Entonces, por su intermedio, señor Presidente, pregunto al ministro: ¿Por qué Metro no puede ampliar su giro y participar de manera gradual -es la palabra que, en materia de transportes, se instaló a partir del Transantiago- y directamente en la operación de algunas líneas de transporte superficial? De esa manera, daremos mayor robustez y articulación al sistema de transportes metropolitano.

(Aplausos)

También quiero referirme a la visión de ciudad. Cuando hablamos de transportes, también debemos tener una mirada urbana. No queremos agotarnos solo en hablar sobre por qué se desmanteló el sistema de transportes y no se recontrató. Uno echa de menos los cuatro años anteriores, en los cuales, por ejemplo, Santiago se amplió en cerca de mil hectáreas. ¿Qué

mayor acto de segregación, de ampliación y de extensión de una ciudad que ceder a la especulación inmobiliaria que se llevó adelante en la anterior Administración, que seguramente hará que, en diez años más, tendremos una ciudad con igual déficit de infraestructura vial y de conectividad, a causa de este tipo de decisiones tan groseras en contra de ciudadanos y a favor de determinados intereses.

Asimismo, se hizo poco en materia de infraestructura. Me gustaría que a la brevedad se materialicen obras que se dejaron de hacer, como Vespucio Oriente y otras.

De igual modo, demandamos de las autoridades una solución sobre cómo nos haremos cargo del tránsito intermedio. La Presidenta Bachelet anunció un paquete macizo de medidas en materia de infraestructura. Por ejemplo, habrá Metro para Quilicura, una de las comunas más colapsadas desde el punto de vista vial. Pero ello se materializará, cuando mucho, en seis años más. Y lo mismo ocurrirá respecto de San Bernardo, que tiene tránsito importante. Se ha destacado hasta el cansancio el colapso de la línea 1. ¿Qué vamos a hacer al respecto?

Aquí dan ganas de golpear la mesa, porque la gente de Santiago ya no da más. Desde esa perspectiva, no es tozudez, no es capricho apelar a la persona del señor ministro, porque entiendo que en él están depositadas las confianzas y el liderazgo del proceso que viene por delante. Espero que se le dé la condición de urgencia que amerita y que se apure el tranco en estas materias. ¿Cómo transmitir esta preocupación?

No tendremos el paralelo de la línea 1 sino hasta muchos años más. ¿Cómo se va a manejar una situación intermedia? ¿Qué va a pasar con los trenes de cercanía, sobre los cuales se ha escrito, hablado y anunciado mucho? Esperamos un plan de contingencia por parte de la autoridad de transportes.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor **FARÍAS**.- Señor Presidente, lo ocurrido el pasado viernes con las líneas 1, 2 y 5 del Metro de Santiago es una situación que perjudicó a más de 400.000 personas, compatriotas, que no se puede repetir.

Por eso, quiero que hoy nos enfoquemos en proponer soluciones y no en aumentar más el problema, como algunos pretenden, que buscan enredar el tema lo más posible y no llegar a soluciones.

Las principales ciudades del mundo han implementado una institucionalidad permanente denominada Autoridad de Transporte Público (ATP), que se encarga, como su nombre lo indica, de todo lo relacionado con el transporte público. Eso es precisamente lo que en este momento necesitamos: la creación de una autoridad metropolitana de transportes que coordine todo el transporte público de la región.

Para ello, dicha autoridad debe contar con facultades, atribuciones y recursos técnicos y materiales necesarios para asegurar el desarrollo e implementación de una política sustentable de transporte urbano.

No es posible que el ministro de Transportes y Telecomunicaciones le pida permiso al presidente del directorio de Metro para actuar en forma conjunta, porque si este no quiere hacerlo, no se hace. Eso no es posible; eso no es integración.

La autoridad metropolitana de transportes debe contar, además, con una preponderancia jerárquica que también le permita coordinar, de manera adecuada y eficiente, todos los servicios de transporte disponibles.

En otras palabras, dada la población existente en la Región Metropolitana, se requiere una autoridad especial dedicada exclusivamente al transporte público de Santiago, que, entre otras cosas, evite que vuelvan a repetirse hechos como el que ocurrió el viernes.

Otro cambio necesario es la expansión de la red del Metro, que debe abarcar mucho más territorio, porque todavía hay déficit. Se deben construir más líneas, incluso más de las que ya han sido anunciadas.

Se debe mejorar la seguridad vial para otros medios de transportes, como motocicletas y bicicletas. De esta manera, se podría desincentivar el uso del automóvil, que produce tacos, los que, a su vez, motivan a que las personas utilicen el transporte público; pero como el transporte público no funciona, por los tacos, entonces vuelven al automóvil, y esto se transforma en un círculo vicioso. Si logramos incentivar el uso de otros medios de transporte y mejoramos las vías, podremos desincentivar efectivamente el uso del automóvil y reducir las congestiones en el transporte público.

Nosotros respaldamos al ministro, porque es una persona que ha trabajado duramente para superar las dificultades con que se ha encontrado y solucionar los problemas endémicos que presenta actualmente la ciudad.

Santiago está colapsado, por el exceso de vehículos. Esta situación empezará a replicarse -ya está ocurriendo-, pero más fuertemente, en otras ciudades de Chile.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Ha terminado su tiempo, señor diputado.

El señor **FARÍAS**.- Termino de inmediato, señor Presidente.

Por lo tanto, tenemos que trabajar en torno a la autoridad del transporte público, la autoridad metropolitana de transportes, pues creemos que es la solución para enfrentar este problema tan grave que afecta a nuestros compatriotas.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Antonio Kast.

El señor **KAST** (don José Antonio).- Señor Presidente, lo primero que hay que preguntarse es: ¿cuándo se destruyó el Metro? El Metro se empezó a destruir con el Transantiago, que fue creación e implementación de la Concertación. Creación del Presidente Ricardo Lagos e implementación de la primera administración de la Presidenta Michelle Bachelet. Cuando se crea el Transantiago, comienza la destrucción del Metro. Eso es así.

Aquí se dice: “El Metro es un orgullo”. Sí, fue un orgullo. ¿Hace cuánto que muchos de los aquí presentes no usan el Metro? Diría que los diputados de la Región Metropolitana no lo utilizan nunca y que quizá sí lo hacen -como se mencionó en la Sala- los de regiones.

Me gustaría que los colegas presentes mostraran su tarjeta BIP, porque les aseguro que cuando llegan a las estaciones del Metro no saben ni usarla. Ellos dicen: “Hay 400.000 ciudadanos afectados”, pero los miran desde sus automóviles. ¿Cuándo fue la última vez que los diputados de la Región Metropolitana que han intervenido usaron el Metro? Les aseguro que si tuviéramos un registro, constataríamos que la mayoría de quienes han hablado a favor del gobierno y de las políticas públicas no se ha subido al Transantiago desde que se creó.

También nos dicen que no politicemos el tema.

(Hablan varios señores diputados a la vez)

Los diputados de regiones sí usan el Metro, pero lo más probable es que los de Santiago no lo hagan. Los parlamentarios de Santiago podrían sacar sus tarjetas BIP, para ver si las tienen.

El señor **LETELIER**.- Yo la uso.

El señor **KAST** (don José Antonio).- Está bien que la use y que no utilice su vehículo.

Repito: Se nos dice que no politicemos el tema. Pero si sacan al ministro de Defensa Nacional a la calle, ¿qué están haciendo? ¡Están politizando el tema, porque no sabían a quién poner para dar excusas! Cuando le piden la renuncia al presidente del directorio del Metro es porque el hilo se está cortando por lo más delgado. ¡Si no nombraron un gerente en cuatro meses!

¿Quiénes son los miembros del directorio? ¿Me van a decir que los eligieron por sus capacidades técnicas? Quizás a uno o dos sí, pero hay otros que no tienen ningún conocimiento técnico.

También se ha dicho: “No le pidamos la renuncia al ministro”. Perfecto, pero que haga algo. Se exige que haya más Metro; estamos de acuerdo en que haya más Metro, pero menos Transantiago.

(Hablan varios diputados a la vez)

Muestre su tarjeta BIP, diputada Denise Pascal. ¿Cuándo fue la última vez que anduvo en metro?

Busquemos soluciones concretas. Pero la solución concreta parte por dismantelar el Transantiago.

He dicho.

El señor **GONZÁLEZ**, (Vicepresidente).- Tiene la palabra el ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor **GÓMEZ-LOBO** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, señores diputados, hoy estamos reunidos para hablar del Metro de Santiago.

El Metro es un orgullo para todos los chilenos, una infraestructura que nos pertenece a todos. Por lo tanto, debemos tener este debate con altura de miras y con una visión de Estado y no para sacar dividendos políticos o de otra índole.

Primero, quiero relatar los hechos ocurridos este año en cuanto a interrupciones en el servicio de Metro e incidentes graves.

Públicamente, quiero decir que reconozco las molestias y los trastornos que han provocado a la ciudadanía las interrupciones graves del servicio. Ello ha generado una grave consecuencia para las personas que diariamente deben movilizarse en el sistema de transportes de Santiago.

Particularmente, el viernes pasado, lo sucedido no solo afectó a los usuarios del Metro, sino también a los del transporte público y al resto de los ciudadanos. Reitero: esto es grave y debemos solucionarlo como país, como sociedad, sin tratar de obtener dividendos políticos.

Lo que estamos discutiendo hoy afectará a Chile durante 50 o más años. El Metro es una infraestructura que condicionará Santiago de aquí a, por lo menos, un siglo más. El Metro de Londres comenzó a construirse a mediados del siglo XIX; el Metro de Santiago tiene 40 años. O sea, es una infraestructura que durará siglos. Dependiendo de cómo tratemos esta materia será la ciudad que tengamos en el futuro.

A continuación, repararé los hechos que son de público conocimiento.

Este año, desde que fui nombrado por la Presidenta Michelle Bachelet como ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a finales de enero -obviamente, aún no había asumido-, ocurrieron al menos cuatro incidentes graves en el Metro de Santiago.

El 2 de marzo de 2014, hubo un problema eléctrico en un cable de 20.000 voltios que implicó la evacuación de las líneas 1, 2 y 5 del Metro.

Después, el 13 de agosto de 2014, una fisura en un riel de un aparato de cambio significó la paralización de los servicios parciales de la línea 4, entre Vicente Valdés y la rotonda Grecia.

El 20 de agosto tuvimos una pérdida de alimentación eléctrica en la tracción de la línea 5, que implicó que toda la línea tuviera que ser evacuada.

Finalmente, un arco eléctrico, una especie de rayo entre la guía de la línea 1, en la estación La Moneda, generó un daño en los cables de alimentación de varias líneas del Metro, que significó que dejaran de operar las líneas 1, 2 y 5. Y aunque se restableció el servicio parcial, siguió una interrupción en la línea 1 y en la línea 5 hacia el sur por varias horas, hasta el sábado en la mañana.

Con tales hechos, quiero señalar un tema importante. Ninguno de los eventos enunciados tiene relación directa con el número de pasajeros transportados. Tres fallas fueron eléctricas, y otra, la fisura en un riel, según un peritaje realizado por Dictuc, no dice relación con el número de pasajeros o la carga transportada en ese riel.

Por lo tanto, me parece que no se deben sacar conclusiones livianas respecto de las causas de esos acontecimientos -por lo demás, lamentables, como ya manifesté-, sino que hay que ver cuáles son sus causas fundamentales.

También quiero manifestar que, a raíz de estos eventos, en agosto pasado, anuncié la conformación de una auditoría externa con tres expertos nacionales y tres expertos internacionales, del Metro de París, para revisar los protocolos y los procedimientos de mantenimiento del Metro, con el fin de tener un informe serio y objetivo sobre la condición en que este se encontraba.

Dicho informe me fue entregado hoy por la auditoría técnica externa de Metro. Por lo tanto, quiero tomarme algunos minutos para señalar cuáles son las apreciaciones generales de esa comisión al respecto, no con el fin de acusar o de generar responsabilidades, sino simplemente porque necesitamos un diagnóstico compartido y objetivo para mejorar y expandir nuestro sistema de transporte subterráneo.

Quiero agregar que solicité expresamente que la referida comisión considerara la visión de los trabajadores, que están presentes en las tribunas, a quienes aprovecho de saludar, con los que me reuní en agosto del presente año, justamente a raíz de los hechos señalados, y di instrucciones precisas a la comisión para que escuchara su posición y lo que ellos tenían que aportar, que es muy valioso en este diagnóstico.

Haré mención a los seis puntos principales que plantea la comisión respecto de este tema.

1. El sistema de Metro de Santiago ha crecido de manera considerable, sin alterar significativamente su organización y procedimientos.

Se ha elevado considerablemente la complejidad del sistema, produciéndose problemas inéditos. La próxima habilitación de las líneas 3 y 6 agravará esta situación.

2. La construcción de la línea 4 significó introducir tecnologías completamente diferentes tanto en la infraestructura como en el material rodante y los sistemas de explotación. Esto no fue acompañado con una adaptación de los sistemas de mantenimiento ni un adecuado entrenamiento al personal de supervisión.

3. La línea 1, por su antigüedad y por su demanda, considerablemente mayor a la de las otras líneas, es especialmente vulnerable a las fallas relacionadas con los equipos y a la escasez de repuestos que ya no se fabrican en forma regular.

4. La mayor demanda registrada en los últimos años no solo provocó mayores necesidades de mantenimiento, sino gastos adicionales que deterioraron el resultado profesional de Metro. A su vez, esto provocó una presión por reducción de costos que se ha traducido en sustitución de personal, disminución de existencia de repuestos y supresión de diversas actividades estimadas prescindibles.

La sustitución de personal ha provocado descapitalización técnica de Metro. Personal de larga experiencia ha sido sustituido por profesionales técnicos y trabajadores de muy poca o ninguna experiencia en la especialidad que constituye Metro, sin un adecuado proceso de transición.

Adicionalmente, lo anterior se ha traducido en un deterioro de la moral de trabajo. Apparentemente, la sustitución del personal antiguo no siempre ha correspondido a la renovación natural de la organización y en su reemplazo no se ha considerado personal interno experimentado.

Estas son las conclusiones del comité de auditoría técnica de Metro, las que dejaré a disposición de esta Honorable Cámara de Diputados.

Por lo tanto, a raíz de este diagnóstico, quiero plantear las medidas que se están tomando, no solo en el Metro de Santiago, sino, como algunos muy bien han señalado, en el sistema de transporte público en general. Y no solo respecto del sistema de transporte público en Santiago, sino también en regiones. Al final, un buen sistema de transporte público es lo que necesitamos tener en todas nuestras ciudades.

Un país desarrollado no se define por el hecho de que la gente adinerada utilice el automóvil; un país desarrollado es aquel donde todos, incluyendo los más adinerados, usan el transporte público. Es nuestra salvación para nuestras ciudades y es lo que necesitamos para el futuro.

En consecuencia, tomando este diagnóstico, quiero plantear lo que requerimos hacer como sociedad, con el apoyo de esta Cámara, el Senado, los trabajadores y la ciudadanía en general.

Necesitamos pensar cuál será la nueva organización del Metro para el futuro. Metro, como dice la comisión, ha crecido, pero sigue teniendo la estructura orgánica de hace 40 años. Necesitamos tener una discusión y pensar cuál va a ser su estructura en el futuro. ¿Vamos a tener un Metro que tenga, por ejemplo, todas las líneas en una misma organización, con el mantenimiento de distintas tecnologías? Recordemos que las nuevas líneas 3 y 6 son de la misma tecnología que la línea 4, pero las líneas 1, 2 y 5 son de una tecnología diferente. ¿Queremos tener una organización que todavía sea dependiente de la ley de sociedades anónimas? ¿Queremos una organización desintegrada del sistema de transporte público en general? Esas son las preguntas que tenemos que hacernos para tener el Metro del futuro.

También tenemos que restablecer el foco en la mantención y la calidad del servicio. Esto significa un plan de capacitación a todos los niveles de Metro, que permita un traspaso de conocimientos y de experiencia en la necesaria renovación técnica y profesional de los equipos.

Asimismo, necesitamos establecer una inspección interna a cargo de revisar las especificaciones y los protocolos de operación y mantenimiento. Requerimos un plan de renovación de equipos que ya tienen gran antigüedad. Además, necesitamos hacer una revisión completa -todas estas tareas se las hemos encargado ya al presidente del Metro- del estado de vías, del material rodante y de los sistemas eléctricos y de señalización. También es preciso fortalecer los equipos de supervisión e inspección técnica.

Señores diputados, me comprometo, dentro de las próximas semanas, a tener este plan más detallado y trabajarlo con Metro, con la ciudadanía y con los trabajadores, a fin de tener una hoja de ruta sobre estos planes hacia el futuro.

Igualmente, es muy importante revisar la relación que tiene Metro con el sistema de transporte público más general. En el largo plazo, tenemos que pensar -y vamos a hacerlo- en una autoridad metropolitana de transportes. En el corto plazo, vamos a revisar cuál es la relación que tiene el Metro con el Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Necesitamos que Metro responda a las necesidades del transporte público en general de la ciudad.

De igual forma, tenemos que expandir la infraestructura de Metro, y aquí la palabra clave es la redundancia. Estamos en una situación donde Metro ha crecido, pero sigue con una red muy vulnerable. Todos sabemos que la línea 1 es una pieza clave del sistema: es una línea troncal con cuatro alimentadores.

Los países desarrollados tienen una red de transporte que implica que, cuando se cae una parte de la red, existen alternativas. ¡Estamos construyendo eso! El Estado está financiando actualmente dos nuevas líneas de Metro. Y aquí quiero destacar la continuidad que ha existido en la política de expansión de Metro en las últimas décadas. De hecho, fue la Presidenta Bachelet la que anunció, a fines de 2009, la construcción de la línea 6 de Metro. Y fue el gobierno pasado quien inició las obras de esa línea, y también anunció la construcción de la nueva línea 3.

Son esas actitudes de políticas de Estado las que necesitamos para continuar expandiendo el Metro, dándole redundancia y calidad de servicio a todos los santiaguinos.

Pero el Metro no es todo. También tenemos que fortalecer el transporte en superficie. Y aquí quiero ser muy claro: los medios de transportes en superficie y el Metro son complementarios. Lo que está afectando a la superficie tiene mucho que ver con los problemas de congestión que vemos en nuestras ciudades. Y le respondo al diputado Kast que también tengo una tarjeta BIP y la última vez que usé el Metro fue el sábado pasado, cuando fui a observar, a las 6.45 de la mañana, las obras de reposición del servicio de las líneas 1 y 5. Pero también uso los buses del sistema. Por ejemplo, el jueves pasado, cerca de mi casa, abordé un bus del recorrido 517, cuyo operador ha puesto televisores en muchas de sus máquinas. Con ello, quiero destacar que no podemos calificar de la misma forma todo el sistema, como muchas veces se pretende, pues existen elementos que funcionan bien; otros, más o menos, y otros, definitivamente mal. Lo mismo ocurre con los servicios: algunos funcionan bien, otros más o menos y otros mal.

Lo anterior es importante, porque debemos nivelar desde abajo hacia arriba, y las políticas que estamos implementando van en esa dirección.

Yo hago trasbordo en Salvador con Providencia. En ese lugar, tomo el microbús 407 o el 427, como ocurrió el jueves pasado, o el 406, que se trasladan por la pista indicada como “solo buses”, que es fiscalizada a través de cámaras -y, por tanto, se respeta ese carácter exclusivo-, lo que les permite transitar velozmente. De esa forma aumenta la calidad del servicio, y se utilizan más los buses.

En consecuencia, el gran desafío para ofrecer un transporte público de calidad es desarrollar la infraestructura con el objetivo de otorgar prioridad al transporte público en superficie y fortalecer la infraestructura para la expansión de la red subterránea.

El gobierno comprometió -la Presidenta lo anunció en mayo- la construcción de 40 kilómetros de corredores de superficie, que den velocidad a los buses.

En 2008 y 2009, cuando mejoró la calidad del servicio, disminuyeron los viajes en Metro y aumentó el uso de los buses, lo cual es prueba de que si se potencia la velocidad de los microbuses, la gente los prefiere.

Lo anterior no significa que no haya problemas en el sistema de transportes o que no hay servicios que operan mal por otras razones, también atribuibles a los operadores. No obstante, una visión sistémica da cuenta de la necesidad de priorizar el transporte de superficie.

Por lo tanto, comprometo la ampliación de las vías segregadas, de los corredores y de las pistas “solo buses”. Las vías exclusivas y las pistas “solo buses” se incrementarán en 35 kilómetros durante los próximos años.

Asimismo, no puede ser que los grandes proyectos inmobiliarios en nuestra capital no contemplen medidas de mitigación que favorezcan el transporte público. Todos los estudios de impacto vial de los proyectos inmobiliarios de Santiago deberán incluir medidas que favorezcan el transporte público, como terminales en ruta, puntos de regulación, vías segregadas u otras alternativas, algunas de las cuales ya hemos anunciado.

También estamos mejorando los servicios más críticos. Sé que puede ser frustrante, pues se trata de medidas que requieren tiempo -no son de inmediata implementación-, pero vamos hacia un servicio que va a mejorar de abajo hacia arriba.

Son 38 medidas concretas las que se implementarán para mejorar el transporte público de superficie.

También es muy importante introducir -y lo vamos a hacer- una autoridad metropolitana de transporte que agrupe a los trenes suburbanos, al transporte de superficie y al Metro.

La Presidenta Michelle Bachelet anunció -era un compromiso de gobierno- la extensión de la línea 3 hacia Quilicura, una comuna con muchos problemas de conectividad; de la línea 2 hacia El Bosque, y, en San Bernardo, hacia el Hospital El Pino. Estas promesas se cumplieron. La mandataria anunció que dichas ampliaciones se llevarán a cabo en conjunto con el estudio de una nueva línea que ayude a resolver los problemas de la línea 1, bajo la modalidad de una concesión.

La Presidenta también ha anunciado un plan de infraestructura para el transporte público en regiones. Está en estudio y se ejecutará la instalación de un teleférico entre Iquique y Alto Hospicio. Antofagasta y Valparaíso se beneficiarán con una solución similar. Además, en la Región de Valparaíso se incrementará el número de trenes para el Merval. En Concepción se va a potenciar el servicio de trenes, para dotarlo de una red efectiva que, al igual que en Valparaíso, sea la red estructurante del transporte. Además, se implementarán sistemas de trenes suburbanos en Temuco y Puerto Montt.

Es necesario pensar en el Chile del 2030, lo cual significa desarrollar todas las redes de transporte suburbano de trenes; dotar a las ciudades de infraestructura novedosa, moderna, como lo son los teleféricos, y potenciar toda la infraestructura de transporte patrimonial. Es lo que estamos haciendo en Valparaíso, con integración del tren con los trolebuses y con los ascensores. Además, hemos comprometido la construcción de nuevos ascensores, íconos patrimoniales de la ciudad puerto, que también cumplen un rol importante en el transporte público.

Agradezco a la honorable Cámara de Diputados por haber aprobado el proyecto que permite la importación de trolebuses usados, que están permitiendo que la empresa de trolebuses de Valparaíso renueve sus máquinas. Se trata de trolebuses muy bonitos adquiridos en Suiza -los he visto-, que se van a convertir en un nuevo ícono porteño.

También quiero referirme a algunas afirmaciones que se han formulado en esta Sala.

En primer lugar, quiero decir que la sobreexigencia del Metro es real. No voy a negar que, en el horario de mayor afluencia de pasajeros, el Metro está sobreexigido. Sin embargo, dicha situación tiene relación con la creciente congestión en nuestra ciudad, fenómeno común a otras ciudades, que afecta el transporte de superficie.

La pérdida de velocidad de los buses es equivalente a sacar, cada año, flota del sistema de transporte de superficie. Si la velocidad de los buses disminuye en un 5 por ciento, equivale a retirar el 5 por ciento de los buses. Por lo tanto, tenemos un desafío mayor, que no solo consiste en expandir la infraestructura; también tenemos que abordar la congestión en nuestras ciudades, que será el gran desafío urbano de los próximos 20 años.

Espero contar con el apoyo y el trabajo conjunto de todos ustedes para la elaboración de una política urbana que considere la planificación y el desarrollo urbanos, junto con un sano desarrollo del transporte público y privado.

La Comisión Asesora Presidencial Promovilidad Urbana, que creó la Presidenta a mediados del presente año, entregará su recomendación en diciembre, que será clave para generar una política de transporte general que permita, en el 2030, contar con ciudades bien equipadas, con alta calidad de vida y que sean el orgullo para todos nosotros.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- El señor Secretario dará lectura a la parte dispositiva del primer proyecto de resolución.

El señor **LANDEROS** (Secretario).- Proyecto de resolución N° 238, de los diputados señores Gabriel Silber, Matías Walker, Víctor Torres, Ramón Farías, Jaime Pilowsky, Fernando Meza, Pepe Auth, Guillermo Teillier, Claudio Arriagada, Daniel Melo, que tiene como adherente al señor Luis Rocafull, que en su parte dispositiva señala:

“La Cámara de Diputados acuerda:

Solicitar a la Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet Jeria, la ejecución de todas las medidas necesarias a fin de solucionar los graves problemas de funcionamiento del transporte público en la ciudad de Santiago, entre las cuales proponemos las siguientes:

1.- Ordenar a la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro Sociedad Anónima, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la adopción de un nuevo plan de mantenimiento de su material físico, tales como vías, carros y sistemas eléctricos, a fin de prevenir en el futuro fallas en sus sistemas, las que en los últimos meses han provocado graves inconvenientes a los usuarios del sistema de transporte público en la ciudad de Santiago.

2.- La creación de la Autoridad Metropolitana de Transportes, con amplias atribuciones en orden a regular el sistema de transporte público de la capital, dotándola de facultades a fin de supervigilar el buen funcionamiento del sistema para el beneficio de los usuarios de este importante servicio.

3.- Realizar todas las gestiones para que la Oficina Nacional de Emergencia y las autoridades responsables del transporte público metropolitano cuenten a la brevedad con un plan de contingencia, de acuerdo con los más altos estándares internacionales, para hacer frente a la ocurrencia de fallas técnicas como las que hemos vivido en los últimos meses en el Metro, a fin de ir en pronta ayuda de los habitantes de la ciudad de Santiago y mitigar los problemas que estos deben enfrentar ante emergencias derivadas de desperfectos que puedan provocar la suspensión total o parcial de los servicios que prestan empresas tan fundamentales para el funcionamiento normal del transporte de la ciudad como es el Metro de Santiago.

4.- Solucionar de manera efectiva la problemática de los trabajadores de los operadores del sistema de transporte Transantiago, ordenando al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y al Ministerio del Trabajo y Seguridad Social la realización de acciones para procurar el mejoramiento de las condiciones de quienes laboran en dichas empresas, dando respuesta, por parte de la autoridad, a las legítimas demandas de estos trabajadores, castigando las prácticas antisindicales y los abusos a los que día a día se ven sometidos por parte de sus empleadores.

5.- Modificar la ley de Metro, incorporando al directorio de esta empresa a un representante de los trabajadores en las mismas condiciones que en el caso de Codelco. También modificar en dicho cuerpo legal el giro de la empresa, a fin de que pueda prestar servicios de transporte de superficie, como lo era en el pasado el servicio de Metrobus;

6. Establecer un plan de inversiones a fin de mejorar el transporte de superficie del Transantiago, creando nuevas vías exclusivas para los buses, con el objeto de que el sistema completo no sólo descansa en el Metro, sino que la sola labor de los operadores sea autosuficiente para prestar un servicio expedito y de calidad para los habitantes de la ciudad. A la vez, que el gobierno precise las condiciones en las que se construirán nuevas líneas de Metro. En este punto, consideramos que las nuevas inversiones sean de cargo del Estado, evitando que se tercerice la operación de ellas.

7.- Finalmente, estudiar la posibilidad de que la Administración Financiera del Transantiago pase a manos públicas. Los importantes subsidios estatales inyectados para permitir el funcionamiento del sistema de transporte capitalino hacen necesario que la administración de estos fondos esté a cargo del Estado y no de privados.”.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 45 votos. Por la negativa, 1 voto. Hubo 15 abstenciones.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- **Aprobado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Álvarez Vera Jenny; Arriagada Macaya Claudio; Auth Stewart Pepe; Campos Jara Cristián; Cariola Oliva Karol; Carvajal Ambiado Loreto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cicardini Milla Daniella; Farcas Guendelman Daniel; Farías Ponce Ramón; Fernández Allende Maya; Flores García Iván; Fuentes Castillo Iván; González Torres Rodrigo; Hernando Pérez Marcela; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Lemus Aracena Luis; Letelier Norambuena Felipe; Melo Contreras Daniel; Meza Moncada Fernando; Mirosevic Verdugo Vlado; Morano Cornejo Juan Enrique; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pascal Allende Denise; Poblete Zapata Roberto; Rathgeb Schifferli Jorge; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Rocafull López Luis; Rubilar Barahona Karla; Sabag Villalobos Jorge; Saffirio Espinoza René; Saldívar Auger Raúl; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Soto Ferrada Leonardo; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Tuma Zedan Joaquín; Urizar Muñoz Christian; Venegas Cárdenas Mario; Walker Prieto Matías.

-Se abstuvo el diputado señor Kast Rist José Antonio.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Barros Montero Ramón; Bellolio Avaria Jaime; De Mussy Hiriart Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Kort Garriga Issa; Lavín León Joaquín; Melero Abaroa Patricio; Nogueira Fernández Claudia; Pérez Lahsen Leopoldo; Sandoval Plaza David; Urrutia Bonilla Ignacio; Van Rysselberghe Herrera Enrique.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- El señor Secretario dará lectura al siguiente proyecto de resolución.

El señor **LANDEROS** (Secretario).- Proyecto de acuerdo N° 239, de los diputados Felipe Ward, Gustavo Hasbún, Issa Kort, Ernesto Silva, Claudia Nogueira, Karla Rubilar, Ramón Barros, Joaquín Godoy, Patricio Melero, José Antonio Kast, con adhesión del diputado Renzo Trisotti, que en su parte dispositiva señala lo siguiente:

1.- Que las 6 fallas sufridas durante el presente año por Metro han dejado en evidencia que las autoridades políticas, técnicas y administrativas del gobierno definitivamente carecen de las condiciones adecuadas para poder dirigir este importante medio subterráneo de transporte.

2.- Al parecer Metro se ha transformado en un botín político de la Nueva Mayoría y la calidad, seguridad y tiempos razonables de desplazamientos han quedado en el olvido, ya que es más importante la repartija entre los partidos que forman parte de esta coalición gobernante que asegurar a los miles de cientos de santiaguinos un sistema de transporte a lo menos digno.

3.- Que la solicitud de renuncia, por parte de destacados parlamentarios de la Democracia Cristiana, del ministro de Transportes solo viene a ratificar lo que es un secreto a voces de la gente: “Este gobierno hace las cosas mal y de manera mediocre”. Y si sus propios parlamentarios piden la salida del ministro es evidente que la situación ya no da para más.

4.- Que la UDI no pretende ni quiere más renunciaciones; solo desea que se actúe de manera profesional, que se contrate a los mejores, porque de otra manera las fallas seguirán sucediéndose y esta desidia de inoperancia la pagan los usuarios, que ya sufren con Transantiago que fue puesto en marcha en el primer mandato de Bachelet, transformándose en un absoluto fracaso, y ahora, en su segundo mandato, este fracaso se extiende al Metro.

5.- Finalmente, le pedimos a la Presidenta que ejerza su liderazgo, su rol de conducción, su poder político, para que entregue una solución técnica, no política, y que no transe ante las presiones de los partidos de su coalición y, en este caso, al menos, se hagan las cosas bien.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 20 votos. Por la negativa, 37 votos. 3 abstenciones.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- **Rechazado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Barros Montero Ramón; Bellolio Avaria Jaime; De Mussy Hiriart Felipe; Edwards Silva José Manuel; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Kast Rist José Antonio; Kort Garriga Issa; Lavín León Joaquín; Melero Abaroa Patricio; Nogueira Fernández Claudia; Pérez Lahsen Leopoldo; Rathgeb Schifferli Jorge; Rivas Sánchez Gaspar; Rubilar Barahona Karla; Sandoval Plaza David; Urrutia Bonilla Ignacio; Van Rysselberghe Herrera Enrique.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Álvarez Vera Jenny; Arriagada Macaya Claudio; Auth Stewart Pepe; Campos Jara Cristián; Cariola Oliva Karol; Carvajal Ambiado Loreto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cicardini Milla Daniella; Farías Ponce Ramón; Fernández Allende Maya; Flores García Iván; Fuentes Castillo Iván; González Torres Rodrigo; Hernando Pérez Marcela; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge; Jaramillo Becker Enrique; Lemus Aracena Luis; Letelier Norambuena Felipe; Melo Contreras Daniel; Morano Cornejo Juan Enrique; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pascal Allende Denise; Rincón González Ricardo; Rocafull López Luis; Sabag Villalobos Jorge; Saffirio Espinoza René; Saldivar Auger Raúl; Schilling Rodríguez Marcelo; Silber Romo Gabriel; Soto Ferrada Leonardo; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Tuma Zedan Joaquín; Urizar Muñoz Christian; Venegas Cárdenas Mario; Walker Prieto Matías.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Farcas Guendelman Daniel; Mirosevic Verdugo Vlado; Poblete Zapata Roberto.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- El señor Secretario dará lectura a la parte dispositiva del último proyecto de resolución.

El señor **LANDEROS** (Secretario).- Proyecto de resolución N° 240, de los diputados señores Daniel Farcas, Ramón Farías, Daniel Núñez, Pepe Auth, Felipe Letelier, Claudio Arriagada, Enrique Jaramillo, José Pérez, Fernando Meza y Rodrigo González, con la adhesión de la señora Loreto Carvajal, los señores Osvaldo Andrade, Guillermo Ceroni, Gabriel Silber, Manuel Monsalve, Jorge Insunza y de la señora Jenny Álvarez, que en su parte dispositiva señala:

La Cámara de Diputados acuerda:

Solicitar a su excelencia la Presidenta de la República instruir al Ministro de Transportes a fin de que se implementen las siguientes medidas:

1.- Constituir a la brevedad, al igual que sucede en la mayoría de las grandes ciudades del mundo, una autoridad metropolitana de transporte encargada de coordinar y fiscalizar el funcionamiento de los distintos medios públicos de transporte que operan en el Área Metropolitana, a fin de lograr eficiencia y calidad en la satisfacción de esta importante necesidad para los habitantes de la capital;

2.- Solicitar al Directorio del Metro de Santiago hacer una revisión integral de todos los sistemas de mantención de la red a fin de mantener un funcionamiento óptimo y adecuado, dados los actuales requerimientos que tienen en el sistema de transporte público de Santiago. Junto a lo anterior, realizar capacitaciones a todo el personal encargado de la mantención y operación de los distintos sistemas con que operan las distintas líneas del Ferrocarril Metropolitano;

3.- Avanzar en la implementación de un sistema coordinado entre el Ferrocarril Metropolitano y los sistemas de transporte que operan en la superficie de la capital;

4.- Implementar un aumento en la cantidad de carros del Ferrocarril Metropolitano a fin de aumentar la capacidad de transporte, dada la expansión de la demanda ocurrida durante los últimos años;

5. Realizar las inversiones necesarias a fin de completar el programa de vías exclusivas que aún se encuentran pendientes de construir en el sistema del Transantiago.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 42 votos. Por la negativa, 6 votos. Hubo 3 abstenciones.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- **Aprobado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Álvarez Vera Jenny; Arriagada Macaya Claudio; Auth Stewart Pepe; Campos Jara Cristián; Carvajal Ambiado Loreto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cicardini Milla Daniella; Farcas Guendelman Daniel; Farías Ponce Ramón; Fernández Allende Maya; Flores García Iván; Fuentes Castillo Iván; González Torres Rodrigo; Hernando Pérez Marcela; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Lemus Aracena Luis; Letelier Norambuena Felipe; Melo Contreras Daniel; Meza Moncada Fernando; Morano Cornejo Juan Enrique; Nogueira Fernández Claudia; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pascal Allende Denise; Poblete Zapata Roberto; Rathgeb Schifferli Jorge; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Rocafull López Luis; Rubilar Barahona Karla; Sabag Villalobos Jorge; Saffirio Espinoza René; Saldívar Auger Raúl; Silber Romo Gabriel; Soto Ferrada Leonardo; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Tuma Zedan Joaquín; Urizar Muñoz Christian; Walker Prieto Matías.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Barros Montero Ramón; Bellolio Avaria Jaime; De Mussy Hiriart Felipe; Hernández Hernández Javier; Kast Rist José Antonio; Sandoval Plaza David.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Hoffmann Opazo María José; Melero Abaroa Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique.

El señor **GONZÁLEZ** (Vicepresidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 21.46 horas.

GUILLERMO CUMMING DÍAZ,
Jefe subrogante de la Redacción de Sesiones.

VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA**1. OFICIO DE S. E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 9405-04)**

“Honorable Cámara:

Tengo a bien poner en conocimiento de V.E. que he resuelto retirar la urgencia para el despacho del proyecto de ley que crea la Universidad Estatal de la Región del Libertador General Bernardo O’Higgins y la Universidad Estatal de la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo (boletín N° 9405-04).

Al mismo tiempo y en uso de la facultad que me confiere el artículo 74 de la Constitución Política de la República, hago presente la urgencia en el despacho, en todos sus trámites constitucionales –incluyendo los que correspondiere cumplir en el H. Senado-, para el proyecto antes aludido, la que, para los efectos de lo dispuesto en los artículos 26 y siguientes de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, califico de “suma”.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): MICHELLE BACHELET JERIA, Presidenta de la República; XIMENA RINCÓN GONZÁLEZ, Ministra Secretaria General de la Presidencia.

2. OFICIO DE S. E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 9451-14)

“Honorable Cámara:

En uso de las facultades que me confiere el artículo 74 de la República, hago presente la urgencia en el despacho, en todos sus trámites constitucionales –incluyendo el que corresponde cumplir en el H. Senado-, respecto del proyecto de ley que modifica la Ley N° 20.234 para ampliar el plazo de regularización y saneamiento que indica (boletín N° 9451-14).

Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 26 y siguientes de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, califico de “simple” la referida urgencia.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): MICHELLE BACHELET JERIA, Presidenta de la República; XIMENA RINCÓN GONZÁLEZ, Ministra Secretaria General de la Presidencia.

3. OFICIO DE S. E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 8980-06)

“Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales vengo en formular las siguientes indicaciones al proyecto de ley del rubro, a fin de que sea considerada durante la discusión del mismo en el seno de esa H. Corporación:

AL ARTÍCULO 1°

1) Para reemplazar, en el numeral 1, en el inciso sexto del artículo 34, la primera oración por la siguiente: “Todos los brigadistas deberán usar distintivos que permitan identificar al candidato para el que ejecuten actos de propaganda, así como al partido político al cual dicho candidato estuviere afiliado.”.

2) Para agregar, en el numeral 2, en el inciso final del artículo 34 bis, luego de la palabra “político”, la expresión “si aquel estuviere afiliado a uno”.

3) Para reemplazar, en el numeral 3, en el inciso tercero del artículo 34 ter, las palabras “el Servicio Electoral”, por “la Tesorería General de la República”.

4) Para sustituir, en el numeral 4, en el inciso segundo del artículo 34 quáter, la frase “no inscritas que” por la expresión “que debiendo estar inscritas como brigadistas”.

5) Para reemplazar, en la letra b) del numeral 6, las palabras “al Servicio Electoral”, por “la Tesorería General de la República”.

AL ARTÍCULO 2°

6) Para reemplazar, en el artículo 15 bis, nuevo, las palabras “el Servicio Electoral”, por “la Tesorería General de la República”.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): MICHELLE BACHELET JERIA, Presidenta de la República; RODRIGO PEÑAILILLO BRICEÑO, Ministro del Interior y Seguridad Pública; XIMENA RINCÓN GONZÁLEZ, Ministra Secretaria General de la Presidencia.”

4. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DE LOS DIPUTADOS SEÑORES CHAHIN, CHÁVEZ, CORNEJO, ESPEJO, FLORES, LORENZINI, TORRES Y WALKER, QUE “MODIFICA LA LEY N° 19.496, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA”. (BOLETÍN N° 9729-03)**Consideraciones preliminares**

1.- En mayo del año 2012, el Servicio Nacional del Consumidor, en uso de sus atribuciones, ordenó que no se realizarán cobros por el uso de estacionamientos y baños en los centros comerciales. Esto, en el caso de los estacionamientos, debido a:

-La Ley General de Urbanismo y Construcciones señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad. Es el espíritu de esta Ley, es que los centros comerciales cuenten con estacionamientos para evitar las externalidades negativas que se producirían si no contaran con estos espacios, colapsando las calles colindantes.

-A la vez, hay varios fallos de tribunales que sostienen que los estacionamientos son parte del servicio principal de la empresa; y que actúan como un factor de atracción para los clientes, lo que les asegura un acceso fluido y cómodo a los locales comerciales.

-Incluso, existen dictámenes de la Contraloría donde se puede deducir que estos establecimientos sólo podrían cobrar a quienes no son sus clientes, confirmando con ello que los centros comerciales y sus estacionamientos no son elementos separados, sino integran un solo servicio.

- Además, las empresas tienen la obligación de tomar todas las medidas para que el vehículo no sufra daños o robos, y eso no puede ser un argumento para el cobro. El consumidor tiene derecho a un consumo seguro, se trate de estacionamientos gratuitos o pagados, siendo ilegal el mensaje de que no se responde por los daños en ellos ni el que dejar el vehículo estacionado no constituye contrato de depósito del mismo ni de los objetos existentes en él.

2.- En junio del 2012, el Servicio Nacional del Consumidor anunció que la mesa técnica, conformado además por la el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y la Cámara Chilena de Centros Comerciales, llegaron a un acuerdo en torno al cobro por el uso de los baños y estacionamientos.

En tanto a los estacionamientos, el convenio sostenía que existirá media hora de gratuidad, tras lo cual cada recinto establecerá si el cobro posterior se realizará por periodo vencido o no.

De igual forma, se señala que los recintos comerciales deberán responder por los robos o daños que sufran los vehículos, por lo que tendrán que retirar los letreros donde advertían que no se hacían responsables por estas acciones.

El director del SERNAC de la época también sostuvo que también se realizaba un llamado a los otros rubros, especialmente a las clínicas y supermercados, para que se sumen a este acuerdo.

Pese a esto, al día de hoy encontramos que existen centros comerciales que siguen cobrando el estacionamiento desde el primer minuto en que los automóviles se encuentran en ellos y también existen advertencias de que no se responde por los daños.

Por último, consideramos necesario regular el cobro del servicio de parquímetros, en cuanto a que se cobre el tiempo exacto de permanencia en ellos y no en fracciones de tiempo que muchas veces no son utilizados por los consumidores.

Por lo anterior, es que venimos a presentar el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo único: Agréguese a la Ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 BIS y 15 TER.

Artículo 15 Bis: En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto

que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento.

1. La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.

2. A partir de la primera media hora y hasta las dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, presentando una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en la edificación principal o anexa al centro comercial que sirven a los estacionamientos.

3. El cobro, una vez pasadas las dos horas de estadía del automóvil en el estacionamiento deberá ser cobrado por minuto, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

Artículo 15 TER: Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo”.