

REPÚBLICA DE CHILE



CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 364^a

Sesión 61^a, en martes 30 de agosto de 2016
(Especial, de 16.35 a 19.05 horas)

Presidencia de los señores Andrade Lara, don Osvaldo;
Espinosa Monardes, don Marcos, y Silber Romo, don Gabriel.
Presidencia accidental de la señora Sepúlveda Orbenes, doña Alejandra.

Secretario subrogante, 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 LOS PROBLEMAS Y DEFICIENCIAS EN PLANES DE INVERSIÓN DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (PROYECTO DE RESOLUCIÓN)	7
VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA	45
1. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DE LOS DIPUTADOS SEÑORES COLOMA, ÁLVAREZ-SALAMANCA, BARROS, BELLOLIO, GAHONA; GUTIÉRREZ, DON ROMILIO; MACAYA, MELERO, MORALES Y URRUTIA, DON IGNACIO, QUE "DECLARA EL 10 DE ENERO DE CADA AÑO COMO EL DÍA NACIONAL DEL RODEO CHILENO". (BOLETÍN N° 10869-24)	45
2. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DEL DIPUTADO SEÑOR TARUD, QUE "MODIFICA EL DECRETO LEY N° 2.695, DE 1979, QUE "FIJA NORMAS PARA REGULARIZAR LA POSESIÓN DE LA PEQUEÑA PROPIEDAD RAÍZ Y PARA LA CONSTITUCIÓN DEL DOMINIO SOBRE ELLA, EN LO RELATIVO A LA ACREDITACIÓN DE LA CIRCUNSTANCIA DE NO EXISTIR JUICIO PENDIENTE". (BOLETÍN N° 10872-07)	46
3. OFICIO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. ROL 2896-15-INA.	48
VII. OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA.	
1. Oficios:	
- Del secretario general de la Corporación por el cual informa que el diputado señor Castro integrará la delegación que concurrirá al Encuentro organizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), a realizarse los días 11, 12 y 13 de octubre de 2016, en París, Francia (302).	
- Del secretario general de la Corporación por el cual informa que el diputado señor Lorenzini integrará la delegación que concurrirá al Encuentro organizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico(OCDE), a realizarse los días 11, 12 y 13 de octubre de 2016 en París, Francia (303).	
2. Comunicaciones:	
- De la jefa de la bancada del Partido Comunista y la Izquierda Ciudadana por el cual informa que el diputado señor Aguiló reemplazará a la diputada señora Cario-la en la Comisión Especial Investigadora encargada de analizar las eventuales irregularidades en el otorgamiento de pensiones en Capredena y Dipreca.	
- de la jefa de bancada del Partido Comunista y la Izquierda Ciudadana por la cual informa que el diputado señor Aguiló reemplazará a la diputada señora Cariola en la Comisión Especial Investigadora encargada de analizar las pensiones pagadas a funcionarios de Gendarmería.	

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (115)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Aguiló Melo, Sergio	IND	VII	37
Álvarez Vera, Jenny	PS	X	58
Álvarez-Salamanca Ramírez, Pedro Pablo	UDI	VII	38
Alvarado Ramírez Miguel Ángel	PPD	IV	9
Andrade Lara, Osvaldo	PS	RM	29
Arriagada Macaya, Claudio	DC	RM	25
Auth Stewart, Pepe	IND	RM	20
Barros Montero, Ramón	UDI	VI	35
Becker Alvear, Germán	RN	IX	50
Bellolio Avaria, Jaime	UDI	RM	30
Berger Fett, Bernardo	RN	XIV	53
Boric Font, Gabriel	IND	XII	60
Browne Urrejola, Pedro	IND	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
Castro González, Juan Luis	PS	VI	32
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
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	IND	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
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
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
Morales Muñoz, Celso	UDI	VII	36
Morano Cornejo, Juan Enrique	DC	XII	60
Nogueira Fernández, Claudia	UDI	RM	19
Norambuena Farías, Iván	UDI	VIII	46
Núñez Arancibia, Daniel	PC	IV	8
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
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
Robles Pantoja, Alberto	PRSD	III	6
Rocafull López, Luis	PS	XV	1
Rubilar Barahona, Karla	IND	RM	17

Sabag Villalobos, Jorge	DC	VIII	42
Sabat Fernández, Marcela	RN	RM	21
Saffirio Espinoza, René	IND	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
Tarud Daccarett, Jorge	PPD	VII	39
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
Urrutia Soto, Osvaldo	UDI	V	14
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

-Concurrió, además, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo Echenique.

-Se contó con la asistencia, también, del director del Servicio de Evaluación Ambiental, señor Jorge Troncoso Contreras; el subsecretario de Desarrollo Regional, señor Ricardo Cifuentes Lillo; el presidente de EFE, señor Víctor Germán Correa Díaz, y el Director de Dipreaca, señor Sergio Granados Aguilar.

-No estuvieron presentes por encontrarse:

-En misión oficial: La diputada señora Denise Pascal Allende, y el diputado señor Roberto León Ramírez.

* 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 16.35 horas.

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

III. ACTAS

El señor **ANDRADE** (Presidente).- El acta de la sesión 52ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 53ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

El señor **ANDRADE** (Presidente).- El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

V. OBJETO DE LA SESIÓN

ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS Y DEFICIENCIAS EN PLANES DE INVERSIÓN DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (PROYECTO DE RESOLUCIÓN)

El señor **ANDRADE** (Presidente).- La sesión tiene por objeto analizar los principales problemas y deficiencias en los planes de inversión con que cuenta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Han sido invitados el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, el director de Presupuestos, el director ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental y el presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

En el tiempo previo de 15 minutos, intervendrán los diputados señores Juan Antonio Coloma, hasta por ocho minutos, y Jaime Bellolio, hasta por siete minutos.

Tiene la palabra el diputado señor Juan Antonio Coloma.

El señor **COLOMA**.- Señor Presidente, la minuta que entregó la Secretaría establece que el tiempo de discusión es de una hora, pero los Comités acordaron hoy modificar los tiempos para hacer uso de la palabra.

Por lo tanto, la información sobre el uso del tiempo que se encuentra en los pupitres electrónicos y en el papel no es la misma.

El señor **ANDRADE** (Presidente).- Diputado señor Juan Antonio Coloma, los tiempos fueron informados en su momento.

Sin embargo, usted tiene razón; se trata de una sesión de 90 minutos. ¿Quiere que dé lectura a los tiempos que tiene cada Comité?

El señor **COLOMA**.- Sí, señor Presidente.

El señor **ANDRADE** (Presidente).- Los tiempos de los Comités Parlamentarios son los siguientes: Unión Demócrata Independiente, 21,45 minutos; Demócrata Cristiano, 15,45 minutos; Socialista, 12,45 minutos; Renovación Nacional, 12 minutos; Partido por la Democracia, 11,15 minutos; Mixto e Independientes, 6,45 minutos; Partido Comunista-IC, 5,15 minutos, y Radical Socialdemócrata, 4,30 minutos.

Señor diputado, usted me dice cuándo comienza a correr el tiempo de su intervención.

El señor **COLOMA**.- Señor Presidente, si la información hubiera sido correcta, hubiese partido inmediatamente con el tiempo previo.

Por su intermedio, saludo al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, al subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, al director de Presupuestos, al director ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental y al presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Hoy nos convoca una sesión especial de la Cámara de Diputados que tiene por objeto analizar dos grandes temas.

En primer lugar, la realidad actual de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, de los anuncios, de la capacidad de inversión que ha tenido la empresa, del cumplimiento de las promesas que se realizaron en el marco de la campaña electoral y durante los primeros años del gobierno de la Presidenta Bachelet, cómo estas se han ido incumpliendo, así como los distintos subsidios que existen para el transporte público.

Dentro de los proyectos que han sido paralizados por parte de Ferrocarriles del Estado y del Ministerio de Transportes y, en general, por parte del gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, se encuentra el proyecto metrotrén Santiago-Melipilla.

Quiero graficar la forma en que el proyecto Santiago-Melipilla se ha ido paralizando, a través de la mención de algunas fechas y las declaraciones que se efectuaron por parte de las autoridades.

El 29 de abril de 2014, el actual ministro de Transportes, señor Andrés Gómez-Lobo, en las estaciones de Melipilla y de Talagante confirmó que el metrotrén llegaría a Melipilla a más tardar en 2017. Dijo que ese proyecto se encontraba en plena ejecución y no paralizado.

Posteriormente, el 2 de noviembre de 2014, el ministro de Transportes, en reunión con el alcalde de Melipilla, anunció, nuevamente, que el tren se encontraría listo en 2017.

Por su parte, el 15 de septiembre, el entonces director de Ferrocarriles del Estado anunció que, tal como se comprometió la Presidenta Michelle Bachelet, el metrotrén llegaría a Melipilla.

El 6 de noviembre de 2014, la Presidenta Michelle Bachelet incluyó el proyecto de metrotrén Santiago-Melipilla dentro del Plan Nacional de Inversiones.

El 5 de febrero de 2015, el presidente de EFE agradeció el respaldo de los ciudadanos y se comprometió a que el metrotrén llegaría en 2017.

El 3 de enero del 2016, EFE anunció que comenzarían las obras del tren Santiago-Melipilla.

El 15 de enero se entregaron detalles por parte de EFE respecto de cómo se materializaría el metrotrén.

El 23 de julio asume el nuevo presidente de EFE, quien señala que se someterá a revisión el tren a Melipilla y el tren a Batico. Lamentablemente, el ministro de Transportes, el 4 de agosto de este año, señaló en el Senado que el tren a Melipilla se encuentra en un estado de desarrollo de ingeniería de detalle, y en la etapa de estudio de impacto ambiental. Todavía no hay resolución de calificación ambiental, es decir, faltan pasos administrativos antes de poder ejecutar un proyecto como este. La autoridad ministerial señaló que dados los plazos, es altamente probable que este proyecto quede para el futuro, ya que no se puede tomar una determinación sin antes tener una resolución de calificación ambiental, porque puede implicar mayores costos en las mitigaciones que se soliciten al proyecto.

Cuando uno analiza el cronograma de declaraciones, el cronograma de compromisos y las reuniones sostenidas, uno tiene dos posibilidades: sostener que en este proyecto de tren hubo desde el primer momento mala fe respecto de cómo se ejecutaban los plazos, desconocimiento total de cómo se realizan las inversiones, falta de compromiso del programa y de la Presidenta Michelle Bachelet en cumplir sus promesas, o, simplemente -espero que no sea así-, que se haya mentido a los vecinos de las provincias de Melipilla y de Talagante.

Lo que ha ocurrido con el metrotrén a Melipilla es una completa vergüenza. Hasta hace pocos meses se prometía el inicio de obras, y lo peor de todo es que esta situación fue utilizada como compromiso en la campaña presidencial de Michelle Bachelet en 2013.

Según declaraciones del ministro, realizadas el 6 de agosto recién pasado, aún faltan pasos administrativos y, según la información de que disponemos, recién en enero de 2017 se terminaría el proceso de evaluación de impacto ambiental. Esto es simplemente una tomadura de pelo para la gente de Melipilla.

Después de leer el informe de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, vemos que se nos intenta convencer de que es posible desarrollar el proyecto de metrotrén a Melipilla, a pesar de que desde el primer día dijimos que eso no iba a ser posible. Lamentablemente, los errores no han sido corregidos, y ahora, quedando menos de la mitad del período para que finalice este gobierno, se nos dice que fue aplazado.

Solicitamos la realización de esta sesión especial para ver cómo, a través de una “ley espejo” del Transantiago, se financia el transporte tanto de regiones como de aquellas provincias que no están dentro del anillo de Américo Vespucio.

Hoy cada persona que se sube al Transantiago recibe un subsidio por cada uno de los viajes que realiza. En cambio, en las provincias de Melipilla y de Talagante, cuando una persona toma la locomoción colectiva no recibe ningún tipo de subsidio que le permita rebajar la tarifa. Además, es lamentable que no exista ninguna capacidad de controlar en forma real los tiempos de desplazamiento de la locomoción colectiva.

Otra situación lamentable es que en la práctica no se ha renovado la flota de buses, lo que redundaría en un deterioro brutal de la calidad de vida. Al respecto, Talagante es la comuna que más ha retrocedido en los últimos dos años en el índice de calidad de vida, debido a las demoras en los tiempos de desplazamientos y a la incapacidad de tomar resoluciones respecto del metrotrén.

Espero que durante esta sesión especial escuchemos, de una vez por todas, respuestas concretas de cara a la ciudadanía, a la gente de las provincias de Talagante y de Melipilla que

desean saber qué pasó con el proyecto de metrotrén, dónde están los recursos, y por qué, si se señaló que este iba a estar listo en 2017, ni siquiera vamos a tener, al inicio de este año, el proceso de evaluación de impacto ambiental.

La gente necesita que se dé respuesta a estas interrogantes y se le explique por qué el transporte público no recibe ningún tipo de subvención. Esperamos respuestas concretas.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señor Presidente, solicito, con el mejor de los ánimos, al diputado señor Juan Antonio Coloma que retire la frase “de mala fe” con que dice que actuó el señor ministro de Transportes.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- En lo que resta del tiempo previo, tiene la palabra el diputado señor Jaime Bellolio.

El señor **BELLOLIO**.- Señor Presidente, estamos acá para que el ministro de Transportes y los directores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado nos digan la verdad. Hace muy poco se nombró al nuevo presidente de EFE y, por primera vez en este gobierno, se nos dice la verdad.

Lamentablemente, el presidente anterior, de manera consistente y permanente, engañó a la opinión pública. ¡Ya es tiempo de que nos digan la verdad!

Voy a citar las presentaciones que se hicieron en el Congreso. El 17 de junio de 2014 en la Comisión de Transportes del Senado hicieron una presentación en la cual dijeron que el tren del Maipo, al cual se refirió el diputado Juan Antonio Coloma, iba a partir en diciembre de 2017.

A continuación, dijeron que el proyecto Rancagua Express iba a partir en octubre de 2014. Cuarenta y ocho días después volvieron a ser citados al Senado, y en esa ocasión dijeron que el tren del Maipo mantenía su fecha, pero que el proyecto de Nos y de Rancagua iba a concretarse el primer trimestre del 2015.

¿Qué pasó en 48 días? ¡No lo sabemos! Quizá empezaron a leer, quizá empezaron realmente a tomar en consideración lo que se debió haber hecho desde el primer minuto.

El 27 de marzo de 2015, el gerente de EFE, en una entrevista en El Mercurio, insiste en las fechas: el tren del Maipo comenzará en diciembre, y el de Nos y Rancagua, el primer trimestre del 2015.

Aun más, en abril del 2015 participamos junto con el diputado Juan Antonio Coloma en una reunión en las oficinas de EFE. Ahí se nos dijo, por primera vez, que el proyecto del tren del Maipo se concretará en diciembre de 2017, pero que ahora hay que hacer un estudio de impacto ambiental y además realizar expropiaciones, situación que supuestamente no estaba contemplada. Sin embargo, se insiste en que se va a inaugurar en la misma fecha.

Solo un mes después de que el gerente de EFE concedió la entrevista al diario El Mercurio, declara que el tren a Rancagua solo comenzará a funcionar el primer trimestre del 2016. Por si fuera poco, se pusieron a tirar fuegos artificiales, pues señalaron que iba a entrar en funciones el tren a Batuco, el tren a Valparaíso, y no sé cuántas cosas más que, como sabemos, no son verdad.

Por fin, ahora sí llegó la verdad. Asumió el nuevo presidente de EFE, y en agosto de 2016 vino y nos dijo -aquí tengo la presentación que realizó en el Senado, porque en esta Cámara hemos pedido la información de manera insistente, pero nunca la han entregado- que recién a fines de 2017, con una nueva resolución de calificación ambiental y una nueva evaluación del Ministerio de Desarrollo Social, se van a asignar los recursos y que el plazo determinado de ejecución es de 48 meses. Cuatro veces nos dijeron que iba a ser en diciembre de 2017, pero recién, cuando asume el nuevo presidente de EFE, se nos dice la verdad: que no antes de diciembre de 2021 van a estar terminadas las obras del tren del Maipo, si es que el próximo gobierno pone los recursos. Entonces, ¿cómo no decir que eso es un engaño? Lo supieron desde siempre y, sin embargo, así quedó.

Por si fuera poco -agradezco que ahora nos digan la verdad-, en relación con el proyecto Nos Express, nos dicen que recién en junio de 2015 hicieron una auditoría con el Dictuc. ¿Qué dice esa auditoría? Que el proyecto no está bien, lo que, por lo demás, era evidente. Vivo en ese lugar; por consiguiente, sé que el proyecto no está bien, que las fechas no son realistas y que, a nosotros y a las autoridades locales, nos hicieron poner la cara, de manera permanente, frente a las mentiras que nos decían en EFE.

Ahora, el nuevo presidente de EFE dice que el 22 de diciembre de este año va a comenzar una marcha blanca, que durará hasta el 15 de febrero de 2017, para empezar, en una operación *full*, el proyecto Alameda-Nos el 2 de marzo de 2017.

Me gustaría que en esta sesión nos corroboren esa información. No queremos que nos sigan mintiendo. Queremos saber con exactitud si es verdad que el 2 de marzo de 2017 va a empezar a pasar el tren cada seis minutos en hora punta, desde Alameda hasta Nos, a pesar de que no se ha construido absolutamente nada en la Alameda.

Por si fuera poco, me queda hablar del tramo que va desde Nos hasta Rancagua. En la nueva presentación que nos acaban de entregar -pareciera que mientras más grande es la presentación, más tiempo se demoran con los trenes-, nos dicen que ahora Rancagua está por definir. Es decir, no tiene plazo. ¿Cómo podemos creer, después de que nos han dicho consistentemente ciertas cosas que nos hacen comunicar en los distintos distritos, que van a construir trece pasos sobre nivel, de los cuales todavía no han construido ninguno?

Insisto en que nos dicen que Rancagua está por definir y que el 28 de febrero de 2017 se va a reanudar el tren como funcionaba antes de que empezara el proyecto.

Vivo a tres minutos del cruce de Linderos y paso por ahí todos los días, en la mañana. Por consiguiente, sé que si echan a andar el proyecto sin haber construido un paso nivel, será imposible salir de Linderos, será imposible salir de Paine y será imposible salir de Buin, que son las estaciones previas.

Les pido que, por favor, nos digan la verdad y nos confirmen si es cierto que van a construir los cruces desnivelados, si van a hacer las expropiaciones que sean necesarias y si el tren va a comenzar a funcionar el 28 de febrero.

También quiero saber qué va a pasar con los recursos. ¿Cuánto va a costar cada tramo? ¿Cuándo va a estar listo el Rancagua Express?

Por último, pido que cada 60 días nos entreguen información del estado de avance de este proyecto, para que, de una vez por todas, esta Cámara sepa la verdad y no nos sigan engañando frente a la opinión pública y a la ciudadanía.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité Demócrata Cristiano, tiene la palabra, hasta por cuatro minutos, el diputado señor José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, me crié en el barrio Estación de Concepción, de lo cual me siento orgulloso. A las 6.00 horas escuchaba el pito de la maestranza. Por lo tanto, algo conozco de ferrocarriles.

Quiero hacer un reconocimiento a lo que significó el “peso a peso” considerado en la Ley de Presupuestos que aprobamos años atrás y a la “ley espejo” que ha significado recursos para subsidiar el Transantiago y también para repartir entre las regiones.

Más de 32.666 millones de pesos ejecutó directamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la Región del Biobío durante 2015, recursos que en 2016 alcanzan a los 27.890 millones de pesos.

¿Qué significa esto? Primero, implementar una rebaja de tarifas en 72 servicios de buses -2.019 máquinas- dentro del Gran Concepción, lo que favorece a 600.000 personas.

A su vez, 625 servicios de buses -1.869 vehículos- de zonas no licitadas, como Chillán y Los Ángeles, también reciben este subsidio para rebajar el boleto estudiantil al 33 por ciento de la tarifa adulta. La ejecución en 2015 fue de 13.902 millones de pesos y este año ha sido de 14.485 millones de pesos.

Segundo, se han destinado recursos a la extensión de la vigencia y a subsidiar la Tarjeta Nacional Estudiantil en la Región del Biobío.

Tercero, se han subsidiado 25 servicios de zonas aisladas: 20 terrestres, 2 marítimos, 2 aéreos y 1 ferroviario, lo que beneficia a más de 13.000 personas.

Cuarto, se ha implementado transporte escolar gratuito. Me siento orgulloso de que se haya comenzado a implementar este beneficio en la provincia de Concepción, con 53 servicios de transporte absolutamente gratuitos.

Por otra parte, está el programa de inversiones en infraestructura para el transporte, con el objeto de financiar obras, como mejoras de vías, implementación de vías segregadas, construcción de paraderos urbanos y rurales, señalización, demarcación de calles y conservación de ejes viales. La ejecución de este programa en 2015 fue de 2.841 millones de pesos y este año empezamos con 850 millones.

También está la transferencia a trenes, recursos de la ley de subsidio destinados a potenciar el servicio del Biotrén a través de su extensión a Coronel. ¿Qué significó esto? El proyecto fue puesto en marcha en abril y permitió unir Coronel con las seis comunas en que opera el Biotrén: Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro de La Paz, Chiguayante y Hualqui. Actualmente, 16.000 personas hacen uso de este servicio diariamente.

Además hay que considerar el programa Renueva tu Micro, que ha significado la renovación de 621 buses, que han mejorado la calidad del servicio de transporte público.

En cuanto a los servicios subsidiados de transporte escolar, 54 se han visto beneficiados en la Región del Biobío.

Quiero recordar a quienes de verdad son de la Región del Biobío que si no se hubiese aplicado el “peso a peso” no habría sido posible el eje O'Higgins y Manuel Rodríguez y la segunda etapa de la calle Paicaví, que cambió el destino de mi ciudad de Concepción y también de Chiguayante.

Por último, felicito al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, pues hace pocos días aprobó nuestra solicitud que va a cambiar la vida de los habitantes de Chiguayante, San Pedro de La Paz y Coronel, a través de la línea ferroviaria.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité Socialista, tiene la palabra, hasta por tres minutos, el diputado Daniel Melo.

El señor **MELO**.- Señor Presidente, primero, saludo al ministro de Transportes y Telecomunicaciones y a las demás autoridades de gobierno.

Hace más de un mes, la Superintendencia del Medio Ambiente terminó de poner una lápida al proyecto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado denominado Rancagua Express. De esta manera, se ha acogido la tesis de las comunidades de la zona sur de Santiago, particularmente de la comuna de El Bosque, que me corresponde representar, en cuanto a que aquí hubo una manipulación inaceptable de nuestra débil legislación ambiental, de manera tal que un solo proyecto fue dividido en tres, con la abierta -y ahora declarada judicialmente- intención de evitar la realización de un estudio de impacto ambiental y someterse a la participación ciudadana.

Entonces, cabe preguntarse por qué EFE ha continuado dilapidando escasos y preciosos recursos fiscales en apelaciones y quejas que, como ha quedado demostrado, no han conducido a solución alguna, o cuánto tiempo deberá pasar para que se reconozcan y se hagan valer las responsabilidades políticas del actual gobierno y del pasado gobierno, de Sebastián Piñera.

Señor Presidente, los habitantes de la zona sur de Santiago, por obra y gracia de ingenieros y ejecutivos arrogantes e irresponsables, tienen legítimas razones para desconfiar de la autoridad, dada la suma y reiteración de abusos e incumplimientos que se han constatado en este proyecto.

Aun más, a pesar de acumular reiterados fallos judiciales, que han debido suplir la tozudez del Servicio de Evaluación Ambiental, los ciudadanos y ciudadanas que represento han debido ver cómo se vulneraba lo que la justicia declaraba. Se construyó una verdadera muralla que divide varias comunas en dos, segregando la ciudad de Santiago, dejando los servicios públicos a un lado de la línea y a las viviendas y comunidades al otro.

Se construyeron pasarelas y pasos bajo nivel sin el más mínimo estándar. Es decir, son verdaderos casos de estudio sobre cómo hacer mal las cosas. Y, aun así, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha recurrido de la formulación de cargos por fraccionamiento que planteara la Superintendencia del Medio Ambiente, dilatando una vez más las esperanzas de una mínima justicia ambiental para los habitantes de las comunas de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo y San Bernardo.

Para terminar, solicito a los ejecutivos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, presentes en la Sala, así como a las autoridades con competencia sobre la empresa, deponer esta actitud inútil y contumaz, y aceptar el hecho de que el proyecto Rancagua Express, tal como está actualmente formulado, no podrá ver jamás la luz. Y no estaría de más pedir las disculpas correspondientes y proceder a indemnizar a la comunidad por los severos y reiterados daños que les ha generado la ejecución ilegal y arbitraria de este proyecto.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité de la UDI, tiene la palabra, hasta por cinco minutos, el diputado señor Pedro Pablo Álvarez-Salamanca.

El señor **ÁLVAREZ-SALAMANCA**.- Señor Presidente, estimados señores ministros y ejecutivos de EFE:

Quiero invitarlos en este momento a la Región del Maule, donde tenemos un buscarril muy importante en el ramal Talca-Constitución. Es un buscarril que data de 1915, año en que comenzó a funcionar en un recorrido de 88 kilómetros, con diez estaciones a lo largo de su trayecto: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel, Huinganes, Maquehua y Constitución.

Ese buscarril fue declarado monumento nacional en el 2007. Por lo tanto, hoy día tenemos un patrimonio en esa zona.

En mayo de 2015 se firmó, con grandes bombos y platillos, un plan de modernización de ese ramal, liderado por el intendente y por mismos ejecutivos de EFE en Santiago. Se trataba de un plan importante, que suponía la inversión de gran cantidad de dinero, que incluía, además, la renovación de dos buscarriles dentro de ese ramal y la modernización y recuperación de las diez estaciones.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero decirle al ministro que estas estaciones se están cayendo a pedazos. Tienen cien años. Ningún peso se ha invertido en ellas. Ningún gobierno ha invertido un peso para recuperar las estaciones del ramal.

Por lo tanto, apelamos a que los ministros nos cuenten qué va a pasar con ese ramal, porque hace poco tiempo se estaba dilatando esa renovación para 2018. Como comprenderá, más años no se pueden esperar.

En la Región del Maule ese tren es nuestro chiche. Lo cuidamos muchísimo, ya que transporta a más de 4.000 personas al mes; sirve a alumnos, a escuelas, a adultos mayores que transitan por ese ramal y comercializan sus productos, pues la mayoría de ellos son pequeños agricultores.

Las comunas de Talca, Maule, Penciahue y Constitución están esperando con ansias la recuperación de ese importante ramal para la Región del Maule.

Por lo tanto, queremos saber de labios del ministro qué se nos tiene preparado para el próximo año respecto de la recuperación y modernización del buscarril Talca-Constitución.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité del PPD, tiene la palabra, hasta por seis minutos, el diputado señor Pepe Auth.

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, le doy la bienvenida en particular a Germán Correa, veterano de tantas batallas. Al resto no le doy la bienvenida porque son habitués. Lamentablemente, a Germán lo tenemos de responsable y de recién arribado a la dirección de EFE. Por lo tanto, nada de lo que digamos está relacionado con su persona.

Estoy muy satisfecho y contento con el conjunto de iniciativas en las que está enmarcada EFE, particularmente aquellas que tienen que ver con la “ley espejo”, que, para que lo sepa el público presente, nada tiene que ver con el diputado de ese apellido, pero que ha servido para tareas muy relevantes, como la expansión del metro de Valparaíso o la extensión de que nos hablaba con tanta elocuencia el diputado José Miguel Ortiz respecto del Biotrén del Biobío.

Quiero referirme específicamente al proyecto que iba a venir -no sé en qué forma verbal conjugar mi alocución- a resolver un problema endémico del desarrollo de una buena parte de la comuna de Maipú, pasando por Cerrillos, comunicando con Estación Central, y que luego se extendería a Padre Hurtado, Talagante y Melipilla, como señaló con abundancia el diputado Coloma.

Entiendo los conflictos de Rancagua, que tienen que ver en buena medida con la imprevisión e improvisación con que se desarrolló ese proyecto en sus inicios, y que heredó EFE en abril de 2014. Pero ese proyecto en particular no era sino una promesa del gobierno anterior, y este gobierno decidió concretar esa promesa. La Presidenta visitó el territorio y anunció que en 2018 los habitantes de Maipú llegarían a Estación Central en la cuarta parte de lo que hoy día demoran, descongestionando de paso la línea 1 del metro y reordenando de manera muy significativa el transporte de pasajeros en la Región Metropolitana.

Tuve el placer en ese minuto -hoy tendría que decir la tortura- de haber recorrido con el presidente de EFE las comunidades, exhibiendo el proyecto y consultándole a la ciudadanía las características, los riesgos de expropiación, etcétera, y balanceando, naturalmente, los beneficios de un proyecto anhelado por la comunidad, y que tiene justificación social. En verdad, hasta Padre Hurtado el RS es altísimo. Luego, hasta Melipilla, también se sostiene por el equilibrio entre el primer tramo y el segundo.

Lo discutimos en las leyes de presupuestos de estos dos últimos años, y tengo que decir que el gobierno se comprometió a no retroceder en esta iniciativa.

Hay que decirlo con claridad -esperaría que los miembros del Ejecutivo presentes hoy lo señalen con claridad-: durante este gobierno no va a haber tren de Estación Central a Melipilla, ni de Estación Central a Maipú, porque no se hicieron las inversiones adecuadas en 2016, que implicaban encargar los trenes para que pudieran estar operativos en 2018.

Estamos resignados a que ello no ocurra en 2018. Si no hacemos nada, no solo va a ocurrir en 2019, sino que además el próximo gobierno tendrá que recomenzar la tarea. Porque si EFE -quiero una respuesta clara de su nuevo presidente sobre este asunto- no hace las inversiones que corresponden en 2016 y en 2017, entiendo que los proyectos -para tratar esta materia nos reunimos varias veces con el antecesor de don Germán Correa- no podrán avanzar.

Al proyecto del tren Santiago-Melipilla se le puso un freno. En consecuencia, ni siquiera podemos decir a los ciudadanos de Maipú, de Estación Central, de Padre Hurtado, de Melipilla y de Talagante cuándo se cumplirá su anhelo de vincularse a la red del Transantiago. Porque de eso se trata. Mientras unos quieren huir del Transantiago, otros miles no quieren otra cosa que unirse a la red integrada de transportes.

Para que esta sesión especial tenga algún sentido, quiero que en particular el director de Presupuestos, señor Sergio Granados, nos diga con claridad cuándo el Estado destinará los recursos necesarios para que el proyecto señalado se materialice.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Leopoldo Pérez.

El señor **PÉREZ** (don Leopoldo).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, al subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo y a los demás representantes del Ejecutivo presentes en la Sala.

Para nadie es novedad que el transporte público está sumergido en una grave crisis. En la Región Metropolitana, pese a los millonarios subsidios otorgados al Transantiago, el sistema no logra repuntar en eficiencia y calidad a casi diez años de su implementación.

El fracaso del Transantiago hizo colapsar el sistema de metro, y aun existen muchas demandas para mejorar los traslados y las frecuencias en regiones y zonas rurales.

El Estado está en deuda con la ciudadanía porque ha afectado notoriamente su dignidad y su calidad de vida. Quienes deben cargar con ese peso a diario son los mismos de siempre: la población más vulnerable, que cumple con extensos horarios laborales y tarda horas en llegar a su hogar. Esta realidad provoca indignación, pero sobre todo gran frustración, la que he podido conocer en terreno al recorrer Puente Alto, Pirque, San José de Maipo, La Florida y La Pintana.

Por si fuera poco, los problemas se replican en el proyecto trienal de trenes, que incluía el Rancagua Express, el Melitren y el tren Santiago-Batuco. Estas obras fueron promovidas por el gobierno del Presidente Sebastián Piñera y debían ejecutarse en el segundo mandato de la Presidenta Bachelet. Las malas decisiones sumadas a la deficiente gestión de quienes han estado a la cabeza de los proyectos han llevado a un complejo y vergonzoso retraso que solo perjudica a los usuarios. A ellos se les posterga la posibilidad de contar con un servicio de calidad para hacer viajes rápidos, cómodos y en suma dignos. Este gran proyecto se vio atrapado en una serie de plazos fantasmas que no se cumplieron y en obras que seguimos esperando.

La salida, hace pocas semanas, del gerente general de EFE, señor Ricardo Silva, y del presidente del directorio, señor Jorge Inostroza, no hace más que confirmar que el gobierno una vez más actuó tarde.

En medio de esta crisis al interior de la empresa, nos sorprenden con el nombramiento del señor Germán Correa -imagino que para darle mayor peso político al cargo-, quien en su visita al Senado cuestionó duramente a su antecesor y reconoció que “no se dio un proceso riguroso y ordenado de planificación”, para explicar el desorden del proyecto.

No se nos olvida que el señor Correa fue el coordinador del plan de transporte urbano de Santiago, origen del desastroso Transantiago, mandatado por el Presidente Lagos y que tanto daño le ha hecho a nuestro país. A propósito de este, que pretendía ser el proyecto estrella del entonces gobernante y un supuesto ejemplo para Latinoamérica, quiero referirme también a los fondos espejo y a cómo se han utilizado en las regiones y zonas rurales, porque las demandas siguen siendo las mismas y no se cumple con responder a ellas.

Por eso, por su intermedio, señor Presidente, quiero hacer algunas consultas al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, responsable del Transantiago, que presenta una cifra histórica de evasión del 30 por ciento y menos del 10 por ciento de aprobación de la ciudadanía. La primera pregunta es la siguiente: exceptuando las zonas aisladas y las zonas extremas, ¿cómo definiría la gestión de los fondos espejo bajo su período como ministro de Transportes?

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- En el tiempo de la bancada del Partido Radical, tiene la palabra el diputado Fernando Meza.

El señor **MEZA**.- Señor Presidente, por su intermedio, saludo al subsecretario de Desarrollo Regional, señor Ricardo Cifuentes; al presidente de EFE, señor Germán Correa; al director de

Presupuestos, señor Sergio Granados; al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo; y al representante del Servicio de Evaluación Ambiental.

Quiero hacer un punto y aparte sobre este vaso que muchos de nosotros a veces vemos medio vacío. ¿Por qué no hablamos también de lo que se ha hecho y de lo positivo en este balance sobre la gestión de distintos personeros en materia de transporte público? ¿Por qué Chile sociológicamente está siempre metido en lo negativo? ¿Por qué somos incapaces y no nos atrevemos a decir que algo está bien hecho o regularmente hecho? Nos gusta tener la cabeza de alguien sangrando, como en el circo romano. Parece que es el deporte favorito. No ponemos propuestas sobre la mesa y solo hacemos descalificaciones, desde la prensa, desde la Cámara de Diputados, desde el Senado o desde cualquier otro lugar. ¡A disparar, que es bueno! Los francotiradores van y vienen.

¡Claro que hay problemas! Pero los problemas no se resuelven solo denunciándolos; también hay que hacer propuestas. Esa es la responsabilidad que debe asumir la Cámara de Diputados.

Implementar los ferrocarriles no es solo un sueño nerudiano de un grupo de parlamentarios o de chilenas y chilenos que queremos regresar a los tiempos de las locomotoras humeantes de antaño. Se trata de una inquietud que comenzó con la bancada ferroviaria - actualmente presidida por mi colega José Pérez- y con un interés del Partido Radical y de otros parlamentarios que son históricos impulsores del ferrocarril. Todo ese sueño nerudiano, que no es solo eso, murió cuando durante el gobierno de la dictadura cívico-militar se terminó con ese medio de transporte tan decisivo y tan importante, que unía Chile desde Arica con ciertos sectores del Norte y luego desde Santiago a Puerto Montt. Se acabó no más, y volver a hacer una criatura de esa naturaleza requiere de un impulso distinto al que muchos creen que podría conseguirse con una varita mágica.

Necesitamos que en los proyectos de implementación de ferrocarriles se haga el diseño antes que la ejecución. Aquí se ha denunciado el caso del proyecto Rancagua Express, en el que primero se empezaron a hacer las cosas y luego se dijo “vamos a terminar el diseño”. Esos errores se pagan. Implementar un proyecto de esa forma tampoco se corresponde con la realidad ni con la relevancia que debe tener el trabajo previo con las comunidades, que tampoco se hizo. ¡Claro que los alcaldes están indignados! El alcalde Melo, otros alcaldes y la ciudadanía están indignados porque en el pasado gobierno no se hizo el trabajo de consulta a las comunidades. Hubo incumplimiento por todos los lados.

Hoy es necesario que nos unamos para solucionar esta situación. En los nuevos proyectos sobre ferrocarriles necesitamos la unidad y la cooperación de todos: de la bancada ferroviaria, de la bancada del Partido Radical, de la Nueva Mayoría, de la vieja mayoría, de la oposición, de todo el mundo. Por ejemplo, están funcionando algunos preciosos proyectos nuevos, como el Biotrén Lomas Coloradas-Coronel; el aumento de la capacidad de transporte del Merval, de Valparaíso, de 20,2 millones de pasajeros al año a 27,6 millones de pasajeros anuales; la construcción del tren suburbano Santiago-Batuco, de un recorrido de 27,1 kilómetros; la construcción del puente Biobío, que no sirve en la actualidad, ya que irroga más gastos por mantención que si se construyera uno nuevo con doble vía.

No nos olvidemos de que existen subsidios por la “ley espejo” para La Araucanía, el Biobío y distintos sectores de nuestro país, donde la ciudadanía está accediendo a rebajas de tarifas en más de 5.000 buses y en más de 600 servicios de zonas aisladas y rurales, a rebajas de tarifa escolar en más de 11.000 buses; incluso, existen más de 780 servicios de transporte

escolar gratuito en muchos lugares. Además, se han creado otros programas relacionados, como Renueva tu Micro, Renueva tu Colectivo, infraestructuras, etcétera.

De tal manera que, por intermedio del señor Presidente, termino invitando a los colegas a que nos sumemos a mejorar lo que se está haciendo y a proponer soluciones, en lugar de denostar lo que ya se ha hecho, ya que, a fin de cuentas, lo que buscan las autoridades y lo que debemos buscar nosotros es mejorar el transporte público, en lugar de solo hacer denuncias para sacar dividendos politiqueros.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pedro Browne.

El señor **BROWNE**.- Señor Presidente, quiero referirme en particular al proyecto Rancagua Express, respecto del cual no cabe ninguna duda de la importancia que tiene para Región del Libertador General Bernardo O'Higgins y también para todo el sector sur de la Región Metropolitana, ya que permite una buena conectividad desde y hacia la capital en un tiempo razonable.

Es un pésimo proyecto, que nació muy mal, ya que no se realizaron los correspondientes diseños, evaluaciones ambientales y estudios de detalles que permitieran tener una mínima racionalidad respecto del costo. Lo que se le planteó en su minuto al entonces ministro Errázuriz fue que se hiciera un esfuerzo para que ese proyecto diera conectividad a la Región de O'Higgins, pero también diera solución a la segregación que viven las comunas más vulnerables del sector sur de la Región Metropolitana, como las de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo, para no generar una verdadera herida permanente debido a una segregación definitiva.

Se dijo que no había dinero; pero sí lo había para soterrar la circunvalación Américo Vespucio en las comunas de Las Condes, Vitacura y La Reina. ¡Ahí sí había recursos! Pero no se podía hacer un esfuerzo para que el tren fuera soterrado en los sectores más vulnerables.

La muestra de que el proyecto estaba completamente mal pensado es que los trenes para el proyecto Rancagua Express llegaron a Chile en enero de 2014. Es decir, a fines del gobierno del Presidente Piñera los trenes ya estaban acá, pero no había una sola vía férrea por donde pudieran correr. ¡Algo completamente absurdo!

En las reuniones que sostuvimos con el entonces ministro de Transportes, nos prometió que ese proyecto sería más seguro, para lo que se pintaron de naranja las rejas grises. ¡Esa era la seguridad que se establecía para un tren que pasaría a alta velocidad cada cinco minutos!

Por lo tanto, no se dio ninguna solución real a esas comunas del sur de Santiago.

Señor Presidente, es lamentable lo que ha ocurrido, porque, al final de cuentas, no ha habido ninguna mitigación real para las comunas afectadas por el paso de ese tren a ras de tierra, que va a entregar una buena conectividad a la Región de O'Higgins y al sector sur de Santiago. Solo se construyeron pasarelas y pasos bajo nivel para que la ciudad funcione, lo que ha dejado una herida permanente en esas comunas.

Debido a la pésima gestión con que se llevó adelante esta mala idea, hoy se trata de viabilizarla. Esperamos que nos informen que está viabilizada definitivamente, porque la Región de O'Higgins no tiene un mejor sistema de transporte, el país está pagando el triple por el mismo proyecto y las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo y El Bosque quedarán segregadas para siempre debido a este pésimo proyecto.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Guillermo Teillier.

El señor **TEILLIER**.- Señor Presidente, comparto lo expresado por el diputado Browne, con quien trabajamos para reivindicar las aspiraciones de la ciudadanía de Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda y El Bosque ante lo que se ha considerado un grave menosprecio respecto de la solicitud de los vecinos y de las vecinas de esas comunas en relación con la construcción de ese trazado ferroviario.

Un documento de la Asociación de Municipios Ciudad Sur habla de que ese proyecto está causando segregación socioespacial, separa casi en mitades las comunas de Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo, aumenta la inseguridad y el peligro de accidentes, deteriora la calidad de vida de la gente por los ruidos y vibraciones, desvaloriza las propiedades y destruye el entorno.

En realidad, ese proyecto no sirve mucho como solución al transporte de los habitantes de las comunas de Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda. Como dijo el diputado Browne, ese proyecto empezó mal.

El ministro de Transportes del gobierno anterior nos atendió muy bien las muchas veces que conversamos con él, pero la verdad es que nunca quiso escuchar el clamor de la ciudadanía, que quería que ese trazado fuera soterrado por lo menos en un par de kilómetros. Se nos dijo que no había financiamiento.

Casi al final del período, cuando vimos que no había respuesta, aunque muchas veces se comprometió a hacer estudios, etcétera, se nos dijo que ya se había gastado demasiado en el proyecto, que se había superado la cantidad de fondos asignados, a tal punto que nos dimos cuenta de que el proyecto tenía déficit de origen.

En el nuevo gobierno, nuestro gobierno, se han asumido ciertos compromisos; esto es, como la obra no será soterrada, ya que se implementó el proyecto por la superficie, la ciudadanía concordó una serie de mitigaciones. Después de consultar a cerca de 18.000 personas, la mayoría pedía que fuera una obra soterrada, con participación de EFE, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Serviu, el Ministerio de Bienes Nacionales, el Ministerio del Medio Ambiente, la Asociación de Municipios Ciudad Sur, la empresa Metro S.A. y la intendencia metropolitana.

Se asignaron más o menos 10.000 millones de pesos para las comunas de El Bosque, Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda. Puedo equivocarme en la cifra, pero la impresión que tengo es que no se ha hecho nada respecto de esas mitigaciones; es decir, no se ha cumplido el compromiso ni se está cumpliendo.

Por lo tanto, en nombre de las personas de esas comunas, espero que se cumpla ese compromiso, que se establezca de nuevo esa mesa que se convocó, de lo cual fuimos testigos no

solo el diputado Browne y quien habla, sino otros parlamentarios de la zona, y que se vayan resolviendo a la brevedad las diversas cosas que se prometieron: los pasos bajo nivel, los que debían tener ciertos estándares de calidad; ascensores en las pasarelas, áreas verdes y otras cosas que no podía realizar EFE, pero que el gobierno se comprometió a ejecutar a través de varios ministerios.

Reitero mi petición para que se cumplan estos acuerdos de mitigación, ya que aunque el proyecto significa progreso para otras comunas, Lo Espejo, El Bosque y Pedro Aguirre Cerda se convirtieron en una zona de sacrificio.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiene la palabra, hasta por cuatro minutos, el diputado Patricio Melero.

El señor **MELERO**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo al ministro de Transportes, señor Andrés Gómez-Lobo; al presidente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señor Germán Correa, y a quienes los acompañan.

Mi interés por intervenir en esta sesión se debe a la preocupación que despierta en mí la situación del servicio de ferrocarril entre Batuco y Santiago, o, como es nuestro anhelo, entre Til Til y Santiago.

Como sabe la opinión pública, el trazado de la línea se hizo hace muchos años. De hecho, hoy se utiliza para el traslado de los trenes que transportan los residuos domiciliarios desde la planta de transferencia que está en Quilicura, que recibe cerca del 60 por ciento de la basura de la Región Metropolitana, hasta Lomas del Colorado, donde se encuentra el relleno sanitario de la empresa KDM, en los faldeos del cerro Colorado, comuna de Til Til.

Es un largo anhelo el que esa línea de ferrocarril sirva a la comunidad de la zona norte de Santiago, básicamente a los habitantes de las tres comunas de la provincia de Chacabuco: Til Til, Lampa y Colina, y, desde luego, a quienes viven en el trayecto hasta la estación Mapocho, en Santiago, como los vecinos de Quilicura.

Este anhelo se ha ido acrecentando desde que la autoridad de planificación y desarrollo urbano modificó el Plano Regulador del Gran Santiago en 1996, incorporando la provincia de Chacabuco al Plano Intercomunal de Santiago, lo que incentivó fuertemente el uso del suelo en el desarrollo de parques industriales, como los que se encuentran a la salida de Quilicura, en Lampa y también en Colina. Además, estimuló el desarrollo de varios proyectos habitacionales del Ministerio de Vivienda en esa zona.

Por consiguiente, lo único que ha ocurrido en los últimos veinte años, y va a seguir ocurriendo, es un gran aumento en el número de habitantes y trabajadores que se desplazan desde y hacia esa zona del Gran Santiago, que, en una rápida mirada, ya supera los 230.000 habitantes. De hecho, mi proyección para los próximos diez años es que la población de esa zona crecerá a cerca de 350.000 o 400.000 habitantes, ya que hay proyectos que por sí solos permiten albergar del orden de los 30.000 a 40.000 habitantes. Además, a modo de ilustración puedo comentar que la comuna de Lampa ya tiene tantos habitantes como la de Independencia, pues en ella ya viven más de 82.000 personas.

Entonces, la pregunta es cómo un polo de desarrollo que la autoridad planificadora de 1996, a través del plano regulador, transformó en un espacio de crecimiento industrial y poblacional no amerita un pronto desarrollo de un sistema de trenes, para el cual ya están construidas la trocha y la línea, y que solo requiere los perfeccionamientos del caso.

Un paso importante en la construcción de la línea 5 del metro fue el establecimiento de una estación subterránea, pues podría servir para ese objetivo.

Ha habido muchos anuncios, fechas que se postergan y situaciones que se van alargando, en un proyecto que lleva más de una década, y se acerca a dos, en lo que dice relación con sus anuncios de inicio de obras.

En la planificación que nos entregó el gobierno se señala que ese proyecto se encuentra en etapa de ingeniería básica, que luego comenzará el proceso de participación temprana, voluntaria, y que se espera ingresarlo al Sistema de Estudio de Impacto Ambiental en noviembre de este año.

Dicho eso, señor Presidente, mis preguntas específicas son las siguientes:

En materia de ingeniería básica, se señala como plazo de término del proyecto el mes de septiembre de 2016. Quiero saber si ese plazo se cumplirá y el proyecto de ingeniería básica estará terminado en prácticamente cuatro días más, que es cuando se comienza el mes de septiembre.

También quiero saber cuáles son las formas de financiamiento que se están considerando. El nuevo presidente de EFE acaba de comentar que se necesita un financiamiento integral...

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiempo, diputado Melero.

El señor **MELERO**.- Entonces, señor Presidente, las preguntas específicas son: estado de la ingeniería, estudio de evaluación de impacto ambiental y cuáles son las formas de financiamiento que se están considerando para concretar esa línea.

He dicho.

El señor **ESPINOSA**, don Marcos (Vicepresidente).- Tiene la palabra, hasta por tres minutos, el diputado Iván Flores.

El señor **FLORES**.- Señor Presidente, hace cuarenta años ya vivía en la Región de Los Ríos. Recuerdo que en esa época operaban con fluidez cuatro sistemas de transporte en esa zona del sur de Chile. Funcionaban con la calidad, la oportunidad y la frecuencia adecuadas, si consideramos la cantidad de habitantes que vivíamos en la zona y la demanda que generábamos.

En efecto, en aquellos tiempos contábamos con una red fluvial de barcos a vapor que realizaban cabotaje y transporte de pasajeros en buena parte de los 360 kilómetros de ríos navegables que tiene la Región de Los Ríos, antigua provincia de Valdivia. A través de ella se exportaban e importaban productos desde y hacia la región. Hoy, eso no existe.

También había un pequeño aeródromo que recibía vuelos provenientes de distintos puntos del país. Me refiero al aeródromo Las Marías, al que llegaban aviones más bien pequeños. Luego -me parece que durante el gobierno del Presidente Frei Montalva- se construyó el aeródromo Pichoy, de mayor capacidad, y comenzaron a llegar los boeings. Hace diez años teníamos cuatro vuelos diarios, de dos líneas aéreas que operaban en horarios relativamente adecuados para la demanda de la región.

También había una carretera, de una vía, por la que circulaba con dificultad el ya creciente *pull* vehicular. Hoy tenemos una estupenda autopista, la ruta 5, por la cual pago con gusto el peaje respectivo, porque es lo que corresponde. Estamos a la espera de una respuesta para la construcción de la doble vía concesionada.

En lo que atañe directamente al tema de esta sesión, hace cuarenta años había un tren troncal que operaba entre las ciudades del norte del país y la ciudad de Puerto Montt. Fue construido en los primeros años del siglo XX, entre 1900, 1902 y 1904. Entre esos años se inauguraron todas las estaciones de la vía, eventos a los que concurren los presidentes de la República de la época.

En la actual Región de Los Ríos, además del troncal, contábamos con varios ramales: uno que llegaba hasta Panguipulli, en plena cordillera de los Andes; otro que iba desde Los Lagos hasta Riñihue, porque allá se proyectó y todavía existe la faja de un ferrocarril que llegaría hasta San Martín de los Andes, en Argentina, con la idea de construir un tren transandino que atravesaría la cordillera de los Andes a una altura de 1.000 metros sobre el nivel del mar. ¡Se podía hacer! Y en ese tiempo, cuando se tomaban decisiones, se anunciaban y se hacían. Se compró la faja y se empezó a trazar la vía.

Había otro ramal que iba desde Río Bueno hasta Lago Ranco, y, por cierto, estaba el ramal hasta Valdivia.

Los que tenían un par de lucas más podían viajar en departamento o en *pullman*, ir al cochecomedor, instalarse en el cochecama, y para los que tenían menos, se podía viajar en primera o, con más dificultad, en segunda. Llegábamos a Santiago de manera segura, en la mañana del día siguiente, cerca del mediodía.

Durante la dictadura el tren se borró de un plumazo y no se recuperó el sistema fluvial de transporte.

¿Qué tenemos hoy, cuarenta años después? ¿Un transporte fluvial marítimo de pasajeros y cabotaje? Respecto de eso, tenemos una estupenda ruta 5. En el transporte carretero, tenemos una estupenda ruta 5, y esperamos que se inicie la concesión para la construcción de los nuevos accesos norte y sur de Valdivia.

En lo que respecta al transporte aéreo, en 2008 y 2009 mejoramos el aeródromo, alargamos la pista. Eso se hizo con fondos regionales. Además, como dicen los albañiles, dejamos "lauchado" todo el sistema de aterrizaje por navegación. Sin embargo, hoy, no obstante que la demanda había aumentado 560 por ciento, solo tenemos dos vuelos.

Vamos a los ferrocarriles.

El ferrocarril y esta sesión tratan de Santiago hasta Concepción. ¡El resto no existe! Apenas el tren turístico al que se han comprometido distintos presidentes, pero no sabemos si correrá este año.

Un Presidente de la República anunció, con maqueta en mano y ante quinientos dirigentes sociales, el proyecto de modernización del ferrocarril hasta Puerto Montt, que en ese momento llegaba hasta Temuco. ¡Todos aplaudimos a rabiar! Todavía estamos esperando que lleguen los técnicos que iban a hacer el estudio para determinar cómo íbamos...

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiempo, diputado Flores.

El señor **FLORES**.- Lamentablemente, no voy a poder terminar, pese a que ahora venía la parte sabrosa, aquella con la que me iba a presentar a mi región.

Muchas gracias.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Luis Castro.

El señor **CASTRO**.- Señor Presidente, por su intermedio, solicito a la Mesa que administre correctamente el tiempo, ya que tengo derecho a hablar durante cuatro minutos y medio, en vez de tres minutos.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Señor diputado, la Mesa administra correctamente el tiempo, ya que el diputado Flores utilizó el tiempo de la bancada Demócrata Cristiana para continuar con su intervención.

El señor **CASTRO**.- Señor Presidente, hablaré mucho menos, dado el tono que se ha puesto a las cosas.

Por intermedio del señor Presidente, felicito al nuevo presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).

El año 2012 tuvimos intensos debates en esta Sala entre diputados de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins y de la Región Metropolitana sobre lo que sería este proyecto.

Como dijo el diputado Pedro Browne, me alegro de que hoy no estemos disputando entre nosotros demasiadas cosas, sino más bien invocando que haya voluntad política del Ministerio de Hacienda para que pasemos de una quimera, que es lo que hoy uno percibe con este proyecto, a una realidad.

Para qué vamos a entrar en el detalle de todos los beneficios que significará para la Región Metropolitana y para la Región de O'Higgins. No entremos en eso, pues está suficientemente establecido.

La gran señal de interrogación tiene que ver exclusivamente con las condiciones en que aterrizaremos de una vez por todas un compromiso que va a permitir una conectividad verdadera entre la gente que se encuentra en esos puntos.

Por lo tanto, mi llamado es a que ojalá tengamos una palabra única, para que no debamos discutir en el próximo gobierno o en el próximo Parlamento, en 2018, la continuidad de algo que se ofreció y, al parecer, se esfumó en el camino después de tanta pirotecnia.

En la Cámara de Diputados ha habido voluntad. Espero que el ministro de Hacienda tenga la misma voluntad para colocar los recursos que faltan, con el objeto de que el actual presi-

dente del directorio de EFE, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones y todas las autoridades que vengan, hagan de este sueño algo que se concrete alguna vez en nuestro país. He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor **GARCÍA**.- Señor Presidente, haremos un par de preguntas entre nosotros mismos sin contestarnos.

Se han echado la culpa entre todos, pero lo cierto es que el tren no existe. Eso está absolutamente claro.

Me acuerdo cuando el entonces ministro Germán Correa nos pidió consejos en la Comisión de Obras Públicas, de la cual formaba parte en esa época y de la que formo parte hasta hoy, respecto del Transantiago. Al final, le dimos un cheque en blanco, que giró, giró y giró, pero nunca le puso fondos. Ahora vemos las consecuencias del Transantiago.

A los mismos que alegan entre ellos que no se dejó la plata en este gobierno, en el otro o en el anterior, les digo que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía un patrimonio de 1.300.000.000 de dólares; sin embargo, hace un par de años se dieron cuenta de que estaba debiendo 1.800.000.000 de dólares.

Incluso más, en la comisión investigadora se determinó que se hacían cursos que costaban 1.200.000.000 de pesos para explicar a los niños el peligro que presentaba el tren cuando pasaba por la línea. Hicieron dos cursos; los documentos que demuestran lo que digo están en las actas de la comisión investigadora. Además, un señor arregló su oficina por 300.000.000 de pesos. ¡Y vamos dándole!

El otro día, cuando cayó el puente ferroviario de Pitrufquén, también casi colapsó el puente carretero, porque llegó una gran cantidad de gerentes. No sabíamos que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía tantos gerentes; había como treinta sobre el puente, a pesar de que la empresa está quebrada. Si esto hubiera sucedido en épocas anteriores, la obra habría colapsado.

Tanto que se habla del puente ferroviario de Pitrufquén. Les quiero recordar que en el gobierno del Presidente Frei cayó el puente carretero que se ubica al lado, lo que ya estaba indicando que las bases de los puentes estaban socavadas por la extracción de ripio, por el caudal del río, etcétera. ¡Ahora se cae el otro puente, y todos se sorprenden!

Aquí tengo el informe que me llegó de Ferrocarriles, que estipula que en varias oportunidades se ha pedido al director y al gerente general de la empresa una revisión al puente de Pitrufquén. Pongo este documento a disposición de quienes quieran verlo. Entonces, no echemos la culpa a unos o a otros.

El Presidente Lagos reconstruyó todas las estaciones, se invirtieron miles de millones para arreglar la línea hasta Chillán y, luego, de Chillán hasta Puerto Montt. Me acuerdo del tremendo escándalo que se hizo y del grupo musical Los Prisioneros y su canción titulada *Tren al sur*; pero cuando terminó la elección, se cayeron todas las estaciones. Usted, que es gerente, vaya a verlas. ¡No existen! Ese es el escándalo más grande que ha existido en el país. ¡Siguen hablando de que el gobierno de la dictadura hizo tira el tren! Eso fue una pequeñez comparada con lo que gastaron después.

Ahora dicen: “Como habrá elecciones en La Araucanía, haremos andar el tren de Victoria a Temuco”. Se trató de un anuncio fantástico, que dejó contentos a todos los habitantes de la

zona. Ese tren funciona, pero a medias, cojo. Como se entusiasmaron, dijeron: “Vamos a poner un tren de Temuco a Padre Las Casas, para evitar la congestión”. ¡Ese tren nunca llegó! Ojalá llegue, porque las colas para viajar a Padre Las Casas son tremendas.

No conformes con eso, dijeron: “Extendamos la línea un poquito más al sur”. Entonces, con bombos y platillos anunciaron el ferrocarril de Temuco a Loncoche. La gente de Loncoche aplaudía de pie, al igual que la de Pitrufrquén, de Gorbea, de Lastarria y de Quitratúe. ¡Todos de pie! Se cayó el puente, y hasta ahí llegó el ferrocarril; pero siguen hablando de las bondades de Ferrocarriles. ¡En qué país vivimos!

Esas son las cosas que estamos discutiendo hoy.

¡Y están preocupados por el tren a Melipilla! Ahora que no existen Ferrocarriles ni los puentes. ¡Se acabó todo! Pero ahora están preocupados de un tren a Melipilla.

El diputado Pepe Auth, con esa elocuencia que lo caracteriza, culpó al Presidente Piñera porque quería que pasara una línea de ferrocarril por el distrito de los diputados Teillier y Browne. ¡Pero si la propia gente se opuso a que pasara el tren, porque había que cerrar la línea! ¡Tampoco se pudo hacer!

En consecuencia, señor Presidente, por su intermedio deseo plantear al señor presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que me gustaría saber qué ha resultado, porque todo lo que usted anuncia no se concreta. Le garantizo que si se hubiese callado, el tren habría funcionado. ¡A ese nivel estamos! Se pagaron miles de millones a una empresa para que reparara los trenes, los que nunca anduvieron. ¡Miles de millones! ¡Vamos dándole y vamos dándole!

Es más, la gente de Melipilla debe pensar que con la realización de esta sesión especial de Sala, lo más probable es que mañana llegará el tren. Señor Germán Correa, no lo anuncie, porque si hay un puente, se va a caer. En verdad, recomendaría que se quedara tranquilito, que pasara las elecciones, para que lo haga después con calma, así como lo hizo con el Transantiago.

Señor Germán Correa, por intermedio del señor Presidente, nos conocemos desde hace hartos años, por lo que le recomiendo que no trabaje más en transportes, porque ha sido yeta, ya que el Transantiago no funcionó y ahora Ferrocarriles está quebrado.

Muchos diputados querían que los terrenos de las estaciones que estaban desocupadas se utilizaran para construir viviendas. Les dijeron: “Momentito, diputados, ¿en qué mundo viven ustedes? Estos terrenos pertenecen a Invía. Si quieren los terrenos para hacer viviendas, tienen que comprarlos a esa empresa, porque ahora no son de Ferrocarriles.”

Invía es una empresa inmobiliaria de Ferrocarriles. ¡Y vamos dándole, hasta que se chuparon Ferrocarriles, que quedó endeudado en 1.800.000.000 de dólares!

Señor Presidente, cómo sería la vergüenza del ministro Alberto Arenas -en su momento fue parte del directorio de Ferrocarriles- que cuando fue ministro de Hacienda, borró ese dato de su currículo.

Si a un ministro le da vergüenza haber sido director de Ferrocarriles, no nos pueden venir a decir aquí que van a arreglar esa empresa, porque, con el perdón del señor Presidente, solo somos tontos hasta las cuatro de la tarde, y ya faltan diez minutos para las seis.

Señor Presidente, agradezco que me haya dado la palabra, pero creo que esto no va a funcionar.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Cuando un diputado se excede en el tiempo, ocupa el que corresponde al resto de su bancada.

Lo aclaro para los colegas que objetaron el punto.

Tiene la palabra el diputado señor Felipe Letelier.

El señor **LETELIER**.- Señor Presidente, en el Chile republicano y democrático, el ferrocarril, con sus ramales, fue la columna vertebral del país.

No hay historia más hermosa que la del ferrocarril hasta el año 80, cuando vino el señor Roberto Darrigrandi y lo destrozó, porque dijo que tenía que autofinanciarse. ¡Así pasó! También tenemos otro niño símbolo: el señor Luis Ajenjo. Lo menciono para no tirar piedras para un solo lado. Son dos pillos que destruyeron la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Señor Presidente, en la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, si bien es cierto hemos recibido apoyo de parte del Estado, sobre todo para el transporte menor -se han renovado casi 1.000 taxis colectivos, un centenar de buses y se ha prestado ayuda a los sectores rurales más apartados de la región-, aquí el tema es otro.

Digamos las cosas como son: la decisión sobre el metrotrén no depende solo del ministro Andrés Gómez-Lobo. ¡Depende del hombre de la billetera y de la voluntad política! Reconozcamos que el ministro de Transportes y Telecomunicaciones ha visitado nuestra región, ha estado en terreno.

¿Cómo no nos va a dar rabia a los que somos de la Sexta Región si después de que se realizaran no sé cuantas reuniones en Graneros, en Rancagua y en Santiago, ahora no existe ningún resultado concreto?

¡Siempre dijimos que mientras las obras de ingeniería de los cruces de San Francisco de Mostazal, de Graneros y de Rancagua Norte no estuvieran terminadas no se realizaría el proyecto Rancagua Express!

A ratos uno se desayuna con los desentendimientos que se producen entre las empresas públicas y el señor Jorge Inostroza, director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Grupo EFE).

Lamento que ocurran estos desentendimientos, porque, finalmente, quien paga los platos rotos es el pueblo, la gente. Por eso hemos convenido con don Germán Correa que nos vamos a instalar en la Sexta Región a explicar a la gente de San Francisco de Mostazal, de Graneros y de Rancagua, mirándola a los ojos, la real situación en que se encuentra este proyecto.

He escuchado decir a algunos colegas del Área Metropolitana Sur que sufren la misma situación.

Por eso es importante que el Ministerio de Hacienda y la Dirección de Presupuestos se sensibilicen, porque el beneficio en tiempo y en precio de los pasajes para los usuarios que traería el funcionamiento del tren Rancagua Express -ojalá pudiera llegar a Rengo y a San Fernando- es muy importante.

Reitero: no habrá tren Rancagua Express si no tenemos terminadas las obras que hemos comprometido, por ejemplo, en el caso de Graneros, en la avenida La Compañía, que es la única vía que permite el tránsito entre el oriente y el poniente de esa comuna.

¡Se han levantado verdaderos castillos en el aire, se ha ilusionado a la gente, se le han contado cuentos, y aún no tenemos nada!

Por eso, le he dicho a don Germán Correa y al ministro de Transportes que es necesario efectuar estas reuniones en terreno. En todo caso, debo decir, con mucha franqueza e hidal-

guía, que siempre hemos contado con el apoyo, el respaldo y la preocupación del ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Valoro mucho la disposición para solucionar los problemas que impiden que opere el tren Rancagua Express, proyecto tan esperado por la población.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señor Presidente, saludo al señor ministro y a las otras autoridades presentes.

Si bien esta sesión fue solicitada para analizar los problemas derivados de la postergación del proyecto Santiago-Melipilla y la puesta en marcha del proyecto Rancagua Express, quiero aprovechar de llamar la atención sobre el proyecto de metrotrén a Quinta Normal y -lo voy a decir- a Tiltil, porque esperamos que este no llegue solo a Bатуco, sino también a Tiltil.

Entiendo que el gobierno regional ha tratado de intervenir para tener una estación en Colina, y tengo entendido, además, que usted, señor Presidente, está muy preocupado de que el metrotrén llegue a la comuna de Tiltil.

Este es un proyecto muy anhelado, en particular por las comunas que represento, como Renca, donde su alcaldesa, la doctora Vicky Barahona -no va a la reelección, así que no es un tema electoral-, lidera un movimiento que ha reunido más de 20.000 firmas para que el metrotrén tenga una estación en Renca. Consideremos que en estas comunas hay más de 27 kilómetros, lo que convierte a ese proyecto en una oportunidad única para quienes vivimos en un sector urbano en expansión. Además, pronto vamos a tener autopistas que, debido al cobro del TAG, encarecerán muchísimo el acceso diario al sector norte de la capital.

Tiltil no tiene servicio de Transantiago -el flujo de personas y de carga es más bien pequeño-, aunque entiendo que el ministro está haciendo gestiones para ingresar esa zona a la red.

Más allá de esto, queremos que sea sustentable vivir en el sector norte de la capital, para lo cual se requiere de un transporte público a un precio asequible, que no encarezca los costos de desplazamiento.

Quiero manifestar mi agradecimiento al ministro porque el proyecto está en marcha, pero también quiero saber cuánto tiempo tomará su realización. Hay mucha especulación respecto de la duración de los estudios de ingeniería, la evaluación ambiental y la participación ciudadana. Algunos medios de comunicación hablan de 2019, y ciertas notas de Ferrocarriles del Estado también dan ese plazo.

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones debe informar a los habitantes de Renca, Quilicura, Lampa, Tiltil y Colina acerca del cronograma o la carta Gantt del proyecto, qué tiene que pasar y si se debe luchar por un presupuesto determinado. El ministro debe aprovechar esta oportunidad para aclarar a todos los habitantes del sector norte de la capital qué mejoras y en qué plazo se van a lograr con este metrotrén.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Issa Kort.

El señor **KORT**.- Señor Presidente, por su intermedio, saludo al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, al subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, al director de Presupuestos y al presidente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).

¡Qué duda cabe de que el proyecto Rancagua Express se ha convertido en una política pública! Se inició durante el gobierno del Presidente Piñera y la actual administración asumió el desafío de sacarlo adelante. Más allá de ser una política pública, la realización de este plan satisface una necesidad de Rancagua y de la provincia de Cachapoal.

A veces sentimos que este sueño para Rancagua y para la Región de O'Higgins, para EFE es una verdadera pesadilla, ya que aún no puede ver la luz. De hecho, por este sueño los vecinos de San Francisco de Mostazal, de Graneros, de Codegua y de Rancagua están enfrentados por la construcción de pasos en desnivel.

También se ha convertido en un sueño para la gente de Olivar, de Requínoa, de Machalí, de Doñihue, de Coltauco, de Quinta de Tilcoco y de Malloa, de Peumo, de San Vicente de Tagua Tagua, de Las Cabras, de Pichidegua, de Rengo, de Malloa y de Coinco, porque hoy la única posibilidad que tiene la gente de la Sexta Región para viajar en transporte público a Santiago, es usar las líneas de buses. Pero ¿qué pasa un fin de semana largo? Sabemos que hay colusión en los precios de los pasajes. ¿Qué pasa cuando los precios suben al doble? ¿Qué pasa con los jóvenes que quieren cumplir sus sueños de realizar estudios superiores? En la Sexta Región no tenemos una oferta pública universitaria.

Por lo tanto, debemos ser responsables y buscar soluciones, porque para hacer realidad este sueño, los problemas deben ser solucionados.

En este sentido, debo reconocer los aspectos positivos, como la transparencia que el ministro Gómez-Lobo ha mostrado permanentemente, y su disponibilidad para recibirnos en audiencia cuando se lo hemos solicitado. Hace un par de semanas estuvimos reunidos junto con los alcaldes de Graneros y de Rancagua, y discutimos esta situación. También es cierto que ha tenido la disposición para entregarnos la información que necesitamos, ir a Rancagua y dialogar con la gente, pero esta disposición que ha mostrado el ministro, lamentablemente, no la hemos visto en EFE. Por eso, mi crítica respecto de la ejecución va hacia la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Sé que no es responsabilidad del señor Correa, pero sí es parte del desafío que debe asumir, de su liderazgo y de su compromiso para que este proyecto se concrete. Que este proyecto sea serio está en sus manos. Por lo tanto, esperamos que busque y encuentre las soluciones al problema.

Pero la solución no pasa solamente por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el presidente de EFE, sino también por el ministro de Hacienda, el director de Presupuestos, que nos acompaña; el intendente y los cores. En tal sentido, creemos que, si es necesario, los gobiernos regionales deben estar disponibles para financiar esas obras. Pero también pasa por encontrar soluciones y por dejar de jugar con la gente. No es aceptable que se elaboren proyectos de espaldas a los dirigentes sociales y a los parlamentarios. Pero hemos visto que algunos parlamentarios, por ser oficialistas, pueden acceder a información privilegiada de parte de EFE y tienen la opción de mostrar los trenes a ciertos vecinos, porque ellos lo deciden. Y tampoco es aceptable que se siga haciendo creer a la gente que este es un proyecto que se va a desarrollar, pero, en verdad, eso no se cumple.

Señor Correa, partamos por actualizar la información de la página web de EFE. Por último, bórrela. La información que tengo en mi mano la imprimí recién. ¿Sabe lo que aparece en la página web de su servicio, de esta empresa pública? Dice que el inicio de la operación se estima para el segundo semestre de 2015. ¡Estamos en el segundo semestre de 2016, pero EFE sigue sosteniendo lo que acabo de leer! Cuando una persona que no confía en los políticos revisa la página web, ¿va a confiar en EFE? Por último, señor Correa, le pido que borre

esa información. ¡Ya está bueno de que se diga a la gente que se va a hacer una cosa, pero finalmente se hace otra distinta!

Reconozco que el Rancagua Express es un problema, pero quiero ser parte de la solución, porque quiero ser parte del cumplimiento de los sueños de la gente de la provincia de Cachapoal. Y si es necesario que un diputado de oposición esté a la altura para ser parte de la solución, cuente con mi compromiso. Pero también cuente con mi fiscalización hasta el final, para que los proyectos y los recursos se inviertan como corresponde.

Espero que de esta sesión especial salgan respuestas concretas, que se nos diga cuándo y cuánto cuesta el Rancagua Express, cómo se va a financiar y cómo se van a hacer las obras. Pero reconozcan cuando falta algo. Digan que falta, por ejemplo, la ingeniería de detalles y busquemos la solución y precisemos cuánto cuesta. Pero no juguemos más con la gente, con los sueños de los vecinos de Graneros, de Codegua, de Mostazal y de Rancagua.

Por último, aprovechemos este retraso y convirtámoslo en una oportunidad, porque todavía estamos a tiempo de hacer algunas correcciones. Es posible la estación intermodal de Rancagua, en un solo centro, interurbano, con conexión con taxis colectivos, con buses interurbanos e interprovinciales, para que se conecten de manera directa con la estación de trenes que actualmente está en Rancagua y se pueda utilizar este transporte público. Este proyecto puede ser desarrollado, si existe voluntad para hacerlo.

Para terminar, reconozco nuevamente las palabras y acciones del ministro Gómez-Lobo, pero finalmente es EFE, Hacienda y los gobiernos regionales quienes tienen la última palabra.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta accidental).- Tiene la palabra, hasta por cuatro minutos, el diputado señor Gabriel Silber.

El señor **SILBER**.- Señora Presidenta, sin duda, este es un tema que ha sido motivo de atención y de sentimientos de desafección de los habitantes de la zona norte de la Región Metropolitana, por la información aparecida en los medios de prensa, en que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado anunció la postergación del proyecto Lampa-Batuco-Tilttil, largamente anhelado por parte de la comunidad, lo que ha provocado frustración e indignación entre los vecinos.

Cabe hacer notar que, en términos demográficos, la población de la zona norponiente de Santiago es la que más ha crecido, debido al desarrollo de proyectos inmobiliarios en la Región Metropolitana. Es una zona que está colapsada, desde el punto de vista de la conectividad y de su viabilidad estructurante. Todos conocemos los tacos que se producen en la zona norte para acceder a los lugares de estudio y de trabajo; sin embargo, hemos visto cómo funciona el tren en términos operacionales, que es absolutamente normal. La paradoja es que solo transporta basura. Es decir, tenemos un tren que está operativo.

Y ante esta mala noticia, este verdadero chaparrón que hemos recibido los habitantes de la zona norte de Santiago por la postergación del proyecto, nuestro llamado de atención y demanda al gobierno es que no solo haga una evaluación técnica sobre la disponibilidad de las arcas fiscales para acometer y viabilizar este proyecto.

Si revisamos el historial de anuncios hechos por distintos gobiernos, ya sea el del Presidente Piñera o la presente administración, constataremos que se anunciaba que el 2018 iba a estar en operaciones.

Por eso, ante esta mala noticia, demandamos un esfuerzo y mayor audacia por parte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Ya he señalado que se trata de una zona que, en términos inmobiliarios, está creciendo a pasos agigantados. Entonces, pensar que la única fuente posible es la billetera fiscal muestra una cierta miopía, estrechez y falta de conocimiento de la zona norte. Demandamos de EFE una mayor visión estratégica respecto de lo que debe ser una empresa en este estado de desarrollo.

¿Por qué no pensar en que parte del financiamiento -cerca de 460 millones de dólares- se realice con cargo a la mitigación de la gran cantidad de proyectos inmobiliarios que se desarrollan en esa zona? Es un hecho que la ruta 5 Norte está colapsada y todos sabemos que deben existir alternativas, y una de ellas -digámoslo con todas sus letras- ya existe, está operativa y funciona todos los días. Simplemente, hablo de cambiar el estándar de la ruta en términos de seguridad, de hacerla operativa, tanto para el transporte de carga como de pasajeros, que tampoco implica conflictividad social como la que, por ejemplo, trajo la ruta Melipilla Express o el caso de Rancagua. Aquí no hay que hacer expropiaciones. Prácticamente ya existen las zonas para las estaciones.

Entonces, demandamos un mayor esfuerzo a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y que estén al tanto de las mitigaciones en la ruta 5 Norte, que va a tener cinco TAG. Globalvia y el Ministerio de Obras Públicas deben anunciar cómo se compensará a las personas que tendrán que pagar 70.000 u 80.000 pesos para llegar a sus lugares de trabajo.

Apelo a una visión de futuro, a una mirada moderna y audaz por parte de las autoridades, pues es miope pensar solo en que estamos hablando de más recursos públicos.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta accidental).- Tiene la palabra, hasta por tres minutos, el diputado Leonardo Soto.

El señor **SOTO**.- Señora Presidenta, saludo al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo; al director de Presupuestos, señor Sergio Granados; al nuevo presidente de EFE, señor Germán Correa, y al subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Ricardo Cifuentes.

No cabe duda de que el proyecto Rancagua Express es compartido por todos en la provincia que represento, la del Maipo. Por supuesto, estamos de acuerdo con él y queremos que rápidamente se ponga en marcha un proyecto de tren de cercanía, que va a tener una frecuencia anunciada, para las comunas de San Bernardo, Buin y Paine, de alrededor de 18 minutos en las horas valle y de menos tiempo en las horas punta. Es una gran noticia.

Lamentablemente, este proyecto ha tenido dos problemas. El primero surge del gobierno de Sebastián Piñera, cuando se mintió a todos los habitantes de la provincia, puesto que se les dijo que la puesta en marcha del proyecto Rancagua Express sería en el segundo semestre de 2014; sin embargo, al momento de entregar su gobierno, el avance era de apenas 40 por ciento. Solo habían comprado los carros -incluso, no los habían pagado completamente-, pero no tenían desarrollada la ingeniería de detalles, ni una adecuada gestión del proyecto, porque lo habían externalizado a una empresa privada y no tenían casi ningún contacto con ellos. Había un desastre en el proyecto.

En segundo lugar, cometió un grave error. Aprovechando la presencia del director del Servicio de Evaluación Ambiental, la empresa EFE, en tiempos del gobierno de Piñera, pre-

sentó este proyecto al Sistema de Evaluación Ambiental, mostrando solo los beneficios que iba a traer ese metrotrén -la rapidez, los cierres, etcétera-, pero ocultó mañosamente todas las externalidades e impactos negativos que tendría para los vecinos aledaños a la línea férrea. Por ejemplo, no se hizo cargo de mostrar cómo iba a ser el estándar de los cruces peatonales ni de los cruces vehiculares, como tampoco se señaló que se iban a echar abajo gran parte de los árboles más valiosos de la avenida Portales, de San Bernardo.

Repito: se ocultaron todas las externalidades negativas. Por eso, ese proyecto hoy está radicado en tribunales.

Espero que puedan cumplir con la iniciativa, pues es un buen proyecto. Exijo a las autoridades -al ministro de Transportes y a EFE- que mantengan el trato y la inversión para este proyecto que beneficia a los habitantes de San Bernardo, Buin y Paine, tal como ocurrió con la construcción de la vía subterránea de Merval, en la avenida Álvares, en Viña del Mar, y en la autopista Américo Vespucio oriente, que también es subterránea, proyectos que rescataron la calidad de vida de los vecinos en la superficie.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta accidental).- Tiene la palabra, hasta por cuatro minutos, el diputado señor Coloma.

El señor **COLOMA**.- Señora Presidenta, voy a ser breve porque ya hice uso de la palabra.

En el informe que nos entregó EFE para esta sesión se consigna el resumen del proyecto Alameda-Melipilla. En este se señala, por ejemplo, que en julio de 2014 se da inicio a la ingeniería básica; en abril de 2014, dos meses antes de la ingeniería básica, se dice que el metrotrén está en plena ejecución y no se encuentra paralizado. En diciembre de 2015 se termina la ingeniería básica y en enero de 2016, EFE nos señala que va a iniciar obras.

Aquí no hay absolutamente nada que cuadre. Pero la situación es mucho peor, porque en 2014 se señaló que el tren llegaría a Melipilla en 2017. El ministro de Transportes, en reuniones sostenidas en las estaciones de Melipilla y de Talagante, señaló que el metrotrén estaría listo en 2017. Según el informe que presenta hoy, esa fecha fue modificada para el primer trimestre de 2023.

Esa es la verdad que queremos que nos digan: que la iniciativa fue utilizada para la campaña electoral de la Presidenta Bachelet y que se ha utilizado históricamente para las campañas electorales. Llegó el tiempo de transparentar la verdad.

Hay que terminar con esa falsa dicotomía de que aquí el ministerio lo hace bien, que EFE lo hace mal y que Hacienda no pasa la plata. Señor Presidente, son partes de un mismo engranaje. Se trata de un gobierno que no tiene la capacidad de tomar una decisión, de priorizar un proyecto y de llevarlo a cabo. Es el gobierno de la Presidenta Bachelet el que elige al ministro de Transportes, al ministro de Hacienda y nombra al director nacional de Presupuestos; es el gobierno el que no tiene la capacidad real de impulsar este y otros proyectos en materia de ferrocarriles.

A las personas de nuestras provincias simplemente se les mintió; se les ocultó información, y, finalmente, llegó el momento en que el tema explotó y que no dio para más.

Señor Presidente, usted sabe, porque le toca representar zonas que viven el mismo problema que las provincias de Melipilla y Talagante, que las zonas del Transantiago que no se encuentran en el anillo de Américo Vespucio -era un compromiso- recibirían un subsidio al transporte.

Eso se aprobó en el Congreso Nacional; solo faltaba llegar a acuerdo y firmar lo que se denomina el perímetro de exclusión. ¿Para qué? Para rebajar la tarifa, para renovar maquinaria, para asegurar frecuencia. No se hizo nada. Si hubieran hecho algo, tendríamos que reconocerlo. Mientras tanto, los habitantes de Padre Hurtado, Peñaflor, Isla de Maipo, Talagante y El Monte, todos de la provincia de Talagante, y de Melipilla, María Pinto, San Pedro y Alhué, de la provincia de Melipilla, siguen esperando. No menciono Curacaví porque esa localidad es parte del tren que llegaría en 2026. A este ritmo no va a llegar ni siquiera en 2050, porque a este gobierno le falta voluntad política; no fue sincero, no dijo la verdad.

Este gobierno de la Presidenta Bachelet utilizó el metrotrén para obtener réditos político-electorales. Se tapizaron las calles de Melipilla y Talagante con la promesa del metrotrén, el que no solamente no llegó, sino que no llegará. Si el próximo gobierno no lo lleva a cabo, el proyecto quedará paralizado.

Según este informe, el metrotrén llegará, si todo sale bien y dentro de plazo, en 2023. Díganse a la gente, porque se está creando una falsa ilusión, una falsa expectativa.

Señor Presidente, ¡llegó el momento de que EFE nos diga la verdad!

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada Jenny Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señor Presidente, he querido intervenir porque en esta sesión especial también se realiza un análisis al subsidio del transporte público en regiones, particularmente a su estructura presupuestaria, inversiones, proyectos ejecutados e irregularidades en la asignación de recursos.

Quiero sumarme a las palabras de los diputados Meza y Ortiz, mirar el vaso medio lleno y destacar lo positivo del subsidio al transporte público, llamado “ley espejo”, el cual, desde su promulgación en 2009, ha contribuido sostenidamente a mejorar la calidad de vida de los chilenos y chilenas de regiones. Con ello se ha financiado iniciativas destinadas a rebajar las tarifas para los usuarios de buses de transporte público, fortalecer la conectividad y fomentar el acceso al transporte público en diversas ciudades y localidades apartadas del país.

Son 5.000.000 de personas que viven en regiones, alejadas de las comodidades de las ciudades. Con estos recursos ven aliviados sus bolsillos. Puedo hablar desde la experiencia de la Región de Los Lagos, a la que represento; de la experiencia de las provincias de Chiloé y Palena, de las cuales me siento honrada de ser su diputada.

Como ya se dijo, ha habido rebajas de tarifas a estudiantes en 1.566 buses de locomoción colectiva; transporte escolar gratuito para cerca de 8.700 estudiantes de escasos recursos, lo que les permite asistir con seguridad a sus establecimientos, con 155 servicios de transporte escolar no solo terrestre, sino también fluvial, lacustre, marítimo y aéreo. Quiero destacar todos aquellos servicios que han dado conectividad a las zonas aisladas. Se trata de 127 servicios que dan conectividad a cerca de 84.000 personas que viven en zonas alejadas de la

región. Este subsidio también permite a estas zonas lograr un mayor desarrollo económico a través del turismo.

¿Qué son para la Región Metropolitana 84.000 personas? Nada. Por eso queremos valorar estas inversiones y subsidios, porque se trata de provincias y regiones que durante mucho tiempo han estado aisladas.

En la provincia de Chiloé, cada mes, 18.000 personas son beneficiadas con 87 servicios de transporte público, tanto marítimo, terrestre y escolar.

En la provincia de Palena existen 36 rutas de transporte subsidiadas en zonas aisladas. No me voy a referir a los montos para no agotar el tiempo, pero se trata de transporte aéreo, lacustre, marítimo y terrestre.

Cincuenta y ocho mil personas son beneficiadas en la ruta bimodal, que conecta Puerto Montt con Chaitén hacia la ruta austral. ¿Qué son cincuenta y ocho mil personas para la Región Metropolitana? Nada. Esa gente que vivía totalmente desconectada hoy cuenta con esos beneficios.

Además, la inversión relacionada con la “ley espejo”, que ha significado un beneficio importantísimo, nos permite conectarnos con la Región de Aysén. Doscientos ochenta y cinco pasajeros son transportados desde Quellón, en la Isla de Chiloé, hacia Melinka y una serie de sectores de la Región de Aysén que están mucho más aislados que algunas zonas de la Región de Los Lagos.

Por lo tanto, vamos avanzando en esa dirección. Hay diversas experiencias y casos que lo demuestran.

Para terminar, valoro los recursos destinados a dar conectividad a la región. Espero que cada día se hagan más inversiones en ese sentido, pues vemos que para construir un aeródromo en Santiago se van a gastar más de 11 mil millones de pesos, y que el subsidio para nuestra región, para dar calidad de vida a gente postergada por tantos años, corresponde a cifras bastante menores. Agradecemos al gobierno y al ministro de Transportes todo el respaldo que nos han dado en esta materia.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Pablo Lorenzini.

El señor **LORENZINI**.- Señor Presidente, tengo en mis manos un recorte de prensa de hace ocho meses en el que aparece una foto en colores en la que veo al ministro de Transportes y Telecomunicaciones muy sonriente arriba del buscarril del ramal Talca-Constitución; al ministro de Economía -aquí están los diputados Álvarez-Salamanca y Germán Verdugo- y, sonriente, a la Presidenta de la República.

Entiendo que quien manda en este país es la Presidenta de la República. Y en este recorte de prensa aparece por escrito lo que ella dijo en esa ocasión, refiriéndose al ramal Talca-Constitución, que es un monumento nacional y que cumplió cien años. Señaló: “Existe un compromiso de recuperar las primeras cuatro estaciones: Corinto, Curtiduría, González Bastías y Colín para el año 2016, en que comenzaremos las obras absolutamente”.

Entiendo que lo dicho por la Presidenta es instrucción. Conversamos con el presidente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), quien manifestó: “Voy a honrar la palabra”. Eso lo dijo el entonces presidente Jorge Inostroza. El nuevo presidente señaló: “Voy honrar la palabra”. Por lo tanto, le creemos y pensamos que el compromiso va a avanzar.

Pero como me dijo el diputado Álvarez-Salamanca, cuando llegamos a Curtiduría, la jefa de Estado manifestó: “Tenemos tren Talca-Constitución para rato. Porque es bueno para los maulinos y es bueno para Chile, y lo estamos haciendo como hay que hacer las cosas (...), y lo que nos queda pendiente, lo vamos a hacer.”. Y anunció -consta por escrito- lo siguiente: “(...) los trabajos para restauración de las estaciones los vamos a tener en un plazo de un año”. A fines de año se cumple ese plazo. Luego continuó: “Pero también vamos en esta oportunidad a plantear y a tomar el compromiso de adquirir tres nuevos buscarriles, que complementarán la labor de los equipos existentes. Y por lo tanto doy instrucciones al Ministerio de Transportes y a EFE para que elaboren las bases para una licitación internacional, para que podamos adquirir estos equipos. Las bases administrativas y técnicas deben estar listas en 2016.”.

Si la Presidenta lo dijo -entiendo que es quien manda- y la autoridad de EFE ya cumplió, espero que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ponga los recursos y se cumpla con lo que la Primera Mandataria dijo públicamente en ese tren, que es único en el mundo.

He dicho.

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

El señor **BELLOLIO**.- Señor Presidente, la verdad es que uno se molesta mucho con este tema porque han sido demasiadas las veces en que nos han dicho una cosa y han hecho otra.

Era obvio que en esta sesión algunos iban a decir: “Toda esta situación venía desde el gobierno de Piñera”. Era obvio que lo iban a decir. Me da exactamente lo mismo quién lo haya hecho; si en el gobierno anterior o en el antepasado. Lo que me importa, primero, es que nos digan la verdad; segundo, que se cumplan los plazos que el propio Ejecutivo se ha dado; tercero, que el sistema funcione.

Las personas que vivimos en la zona sur de Santiago tenemos un muy mal transporte público. Un proyecto como el de Alameda-Nos, o Nos Express, puede cambiar la vida favorablemente a las personas, pero hay que hacerlo bien.

Por tanto, no se justifica que porque la alcaldesa de una comuna es de izquierda y la de otra comuna es de oposición haya un tratamiento desigual, y a una se le den más compensaciones y a la otra no. Lo mismo que hemos criticado en materia de proyectos del Programa de Mejoramiento Urbano y Equipamiento Comunal (PMU) y del Programa de Mejoramiento de Barrios (PMB) se replica en términos de las compensaciones de EFE. Reitero, no es razonable que porque un alcalde sea de un partido político, y otro alcalde, de otro partido, se les trate de manera distinta. Las compensaciones que se hacen en San Bernardo no son las adecuadas. La alcaldesa lo ha demostrado muchas veces. Las autoridades se comprometen a ciertas cosas y no las cumplen. Se comprometen a que los pasos peatonales serán construidos de determinada manera, pero ello no se cumple.

Por lo tanto, hay que entrar al detalle para que esto realmente funcione. Desde Nos hasta Rancagua se produce exactamente la misma historia. Nadie sabe qué es lo que va a ocurrir; nunca nos han dicho exactamente qué es lo que va a ocurrir. No sabemos en qué lugares se construirán los pasos vehiculares, en qué lugares estos se construirán sobre o bajo nivel ni cuánto se tendrá que expropiar. Tampoco sabemos cómo se va a cambiar la vida en algunos sectores. Como todos saben, en Linderos se requiere un paso vehicular, pero si se construye exactamente donde hoy está ubicado el cruce, se acabará Linderos, que no es una zona muy

grande. Son dos cuadras; por tanto, no cabría construirlo en ese lugar. Por eso, la pregunta que nos hacemos es dónde se va a construir; no lo sabemos.

Se nos dice que habrá una marcha blanca en el proyecto de Nos; espero que se nos ratifique cuándo se dará inicio a la misma. Respecto del proyecto de Rancagua no hay una fecha clara. Necesitamos saberlo, porque existe una segregación urbana importante hacia los sectores del sur de Santiago, lo que no puede continuar.

El diputado Hernández me dijo una cosa que es relevante para el sur. No hemos hablado mucho del sur. La Región de Los Ríos y la de Los Lagos tienen prácticamente un monopolio en el sistema de transporte de buses. Por tanto, contar con un tren al sur también es una manera de que haya más competencia y de que no se establezcan precios que puedan ser abusivos para las personas.

Chile ha tenido de manera histórica una relación con los trenes. Es obvio, porque somos un país en el que ese sistema de transporte se puede facilitar. Ya es tiempo de que dejemos de priorizar solo por política, de que dejemos de ocupar fuegos artificiales que tienen efectos en supuestas elecciones municipales o presidenciales, y de que pongamos a las personas por delante.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Cerrado el debate.

Tiene la palabra el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo.

El señor **GÓMEZ-LOBO** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, el objetivo central de la política de transportes del gobierno de la Presidenta Bachelet ha sido el de generar mejor conectividad con mayor equidad geográfica a lo largo de todo el país, en zonas urbanas, en zonas suburbanas y en zonas rurales y aisladas.

Este año, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está invirtiendo más de 165 mil millones de pesos de los recursos espejo del Transantiago en apoyar la conectividad a través de variados programas de subsidios y de inversiones, entre las cuales puedo mencionar las siguientes: rebaja de las tarifas del transporte público en Antofagasta, en Iquique, en Valparaíso, en Concepción, en Rancagua; financiamiento de reducción o compensación por la rebaja de la tarifa estudiantil en todo el país, incluyendo la extensión de la tarifa estudiantil a todo el año comprometida por la Presidenta en el discurso del 21 de mayo de 2014; transporte escolar gratuito: más de 40.000 niños se transportan gratuitamente a lo largo del país gracias a los subsidios financiados con recursos espejo; subsidio para servicios en zonas aisladas: más de 600 subsidios benefician a más de medio millón de personas a lo largo de todo el país en las zonas rurales y en las zonas aisladas. Quiero señalar que esto incluye a ferrocarriles. De hecho, el servicio Talca-Constitución recibe un aporte importante de los recursos espejo para solventar sus gastos de operación, al igual que el Corto-Laja, que va desde Talcahuano a San Rosendo. En este caso, más del 80 por ciento de los costos operativos son financiados con dichos recursos.

Durante el gobierno de la Presidenta Bachelet, los recursos destinados a financiar los programas de conectividad han aumentado en más de 33 por ciento, pasando de 124.000 millones de pesos a 165.000 millones de pesos. Se trata de un aumento progresivo para mejorar la conectividad.

Quiero dar un ejemplo emblemático de la vocación de este gobierno por lograr mejor conectividad.

En mayo de este año se inauguró un servicio marítimo -una barcaza- entre Puerto Yungay y Puerto Natales. Aquello constituye un hecho histórico, ya que por primera vez Chile está conectado íntegramente a través de su territorio.

Reitero, a partir de mayo de este año, y gracias al trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con la Subsecretaría de Desarrollo Regional, Chile está conectado por Chile, por lo que cualquier persona puede viajar en un automóvil a lo largo de todo el territorio nacional continental.

Por otra parte, hemos avanzado en los perímetros de exclusión, una modalidad que sirve para regular el transporte público en las ciudades en las que este no se ha licitado. Al respecto, quiero dar la buena noticia de que hace dos semanas comenzó a operar el primer perímetro de exclusión en la ciudad de Villarrica, con una rebaja de tarifa de más de 50 pesos para el pasaje adulto y otra para el de los estudiantes. Hay mayor cobertura, mejores horarios, mayor frecuencia y regularidad. Eso es algo que esperamos replicar en todas las ciudades intermedias de nuestro país.

Lo anterior me lleva al tema de Ferrocarriles, que es un medio muy importante para mejorar la conectividad del país. Desarrollar proyectos de ferrocarriles suburbanos es un elemento central dentro de la política de transportes del gobierno, y se ha materializado en la extensión del Biotrén de Lomas Coloradas-Coronel, que se ejecutó íntegramente en este gobierno.

Más de 16.000 personas en la Región del Biobío utilizan diariamente este servicio, que fue financiado íntegramente con recursos espejo del Transantiago y que ha sido muy bien recibido por la población.

También hay que mencionar que ocho nuevos trenes comenzaron a operar en diciembre de 2015 en Merval, en la Región de Valparaíso, también íntegramente financiados con los recursos espejo del Transantiago.

Además, el gobierno ha viabilizado el proyecto de metrotrén Santiago-Nos/Santiago-Rancagua, que no estaba viabilizado cuando asumimos, como explicará con mayor detalle el presidente de EFE. Ese proyecto se inició en el gobierno pasado, pero sin ingeniería de detalles, con serias limitaciones técnicas y sin la necesaria consulta a los alcaldes y a las comunidades involucradas por su impacto.

Durante esta administración se ha viabilizado ese proyecto en lo técnico, en lo financiero y también en lo social; y esto genera dificultades. Cuando uno se enfrenta a una comunidad que tiene un problema de conectividad y hay que construir un paso bajo nivel u otra obra que mejore la conectividad -que no estaba en el proyecto original-, hay que parar el proyecto y rediseñarlo, lo que toma tiempo y requiere de más recursos, pero al final se genera un mejor proyecto. A modo de ejemplo, el proyecto Lomas Coloradas-Coronel también tuvo retrasos, porque la comunidad presentó demandas por la construcción de pasos que no estaban en el proyecto original, pero ese retraso implicó generar un mejor proyecto.

Por lo tanto, más allá de los plazos, más allá de cumplir fechas que podrían redundar en un proyecto con deficiencias, lo importante es hacer las cosas bien.

Proyectos complejos como Rancagua Express o Nos Express enfrentan situaciones muchas veces imprevistas como paralizaciones por orden judicial, en el caso de Rancagua Express, o mitigaciones requeridas para evitar impactos sociales. De hecho, en el proyecto San-

tiago-Nos se contabilizan mitigaciones por cerca de 26 millones de dólares, 11 millones de los cuales corresponden a la comuna de San Bernardo.

Para informar mejor del estado de avance de este proyecto, que tiene sus complejidades y sus detalles, y también para solucionar las dificultades que puedan surgir en la etapa final de este proyecto, me comprometo a convocar a todos los involucrados -alcaldes y parlamentarios- periódicamente para analizar los temas pendientes, sin perjuicio de que me consta que EFE también ha mantenido comunicación con los alcaldes y con los parlamentarios durante los últimos dos años, para viabilizar este proyecto.

Respecto de los otros proyectos, quiero señalar que siguen su ciclo normal de desarrollo, el cual considera estudios de prefactibilidad, de ingeniería básica, de ingeniería de detalle y de una evaluación de impacto ambiental, que son sumamente importantes para su ejecución final.

En el caso del tren a Melipilla, la ingeniería de detalle termina en diciembre y está en desarrollo la evaluación de impacto ambiental.

Estoy consciente de que el proyecto ha tenido atrasos, pero ellos se explican por la experiencia que adquirimos cuando enfrentamos el proyecto Rancagua Express. Por eso, no era posible comenzar su ejecución sin terminar cabalmente los estudios de ingeniería y la evaluación de impacto ambiental.

Quiero resaltar que bajo esta administración se han comenzado a desarrollar más proyectos ferroviarios que nunca antes en la historia reciente de EFE. Tenemos estudios preliminares para el proyecto Osorno, Llanquihue y Puerto Montt; avances en el tramo Temuco-Loncoche; estudios de ingeniería de detalle y de evaluación de impacto ambiental en el caso del tren a Melipilla; la extensión del Merval hasta La Calera; el estudio del tren Santiago-Valparaíso, y los estudios para seguir desarrollando la red ferroviaria en Concepción. Pero todos estos proyectos tienen un ciclo que debemos respetar si queremos hacer las cosas bien.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado cumple un rol fundamental en nuestra política de transportes, tanto de pasajeros como de logística, y se inserta en nuestra política general de mejorar la equidad territorial y la conectividad de todos los chilenos y chilenas.

Muchas gracias.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el presidente del directorio de EFE, don Germán Correa.

El señor **CORREA** (presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado).- Señor Presidente, el ministro Gómez-Lobo ha contextualizado, en términos de las políticas de gobierno, lo que significan los proyectos relacionados con la red ferroviaria del país que están a cargo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

En mi intervención quiero referirme a algunos puntos que se han planteado en el debate. Sin embargo, deseo comenzar por lo que podríamos llamar las lecciones que nos dejan estos importantes proyectos de inversión ferroviaria.

Primero, como señaló el ministro, los proyectos suelen ser de alta complejidad, de gran envergadura, por lo que deben seguir todas las etapas que el ministro Gómez-Lobo señaló, desde el perfil hasta las decisiones de ejecución y los recursos correspondientes. Naturalmente, todas las etapas tienen que respetarse. En Chile, hay experiencia sobre políticas públicas que, al no hacerse bien, sus resultados no son los esperados.

Estos proyectos siempre implican grandes inversiones. Por ser complejos y requerir grandes inversiones, no se debe perder de vista que hay que considerar también el factor tiempo, que es muy importante en sí mismo, ya que desarrollarlos no toma menos de cuatro, cinco o más años, desde el momento en que se determinan los perfiles hasta aquel en que finaliza su construcción.

Por ello es habitual que transcurra el mandato de más de un gobierno en el proceso, dado que es difícil que el proyecto completo se pueda terminar dentro de los cuatro años del periodo de gobierno de un mandatario. Tal como ha ocurrido en varias ocasiones, suele pasar por lo menos dos mandatos. La línea 1 del metro de Santiago, por ejemplo, comenzó, como proyecto, bajo el mandato de Eduardo Frei Montalva, se construyó durante el de Salvador Allende y fue inaugurado en el de Pinochet. De tal manera que transcurrió un período largo, como suele suceder con todo proyecto de gran envergadura, entre el momento en que se inició y aquel en que se terminó.

Otro caso es el que mencionó el ministro Gómez-Lobo, sobre los ocho trenes que se incorporaron a la flota de Metro Regional de Valparaíso. La decisión de comprarlos se adoptó durante el gobierno del Presidente Piñera, en tanto que fueron y recibidos y puestos en operación durante el gobierno de la Presidenta Bachelet.

Por lo tanto -reitero una vez más-, son proyectos que traspasan la frontera de un gobierno. Así debemos verlos.

Además, como ocurre con todo proyecto, debemos preocuparnos de trabajarlos bien, para que cuando finalmente los pongan en marcha, se obtenga el resultado esperado.

En cuanto a los proyectos por los cuales fuimos citados a esta sesión, que son el Rancagua Express, el Alameda-Nos y el Alameda-Rancagua, me referiré a ellos más adelante.

La segunda lección importante que nos deja este proyecto, al igual que otros -el ministro Gómez-Lobo lo señaló-, es el tremendo cambio que se ha producido en la ciudadanía respecto de su demanda y exigencia de ciertos derechos que antes no existían. Desde el momento en que surge el proyecto Rancagua Express, en 2011, hasta ahora, ha habido un cambio importante en este ámbito, y las demandas ciudadanas son cada vez mayores.

Hay resguardos que se deben tomar en estos casos respecto de las demandas ciudadanas y locales, elemento que ha sido muy importante en el desarrollo de este proyecto, y seguramente también lo será en otros.

Debemos considerar que con estos proyectos no podemos intentar resolver de una vez todas las insatisfacciones, vacíos e insuficiencias de la gestión de los gobiernos en los distintos niveles: nacional, regional, incluso local. Muchas veces, frente a esas demandas ciudadanas, se intentan mitigaciones que traspasan por mucho el ámbito directo de responsabilidad del proyecto, pues son más bien parte de las insuficiencias o deficiencias de otras instancias de gobierno.

Me parece que ese tipo de costos no se deben incluir en los proyectos que se discuten o se quieren poner en marcha, porque pueden inviabilizar sus financiamientos.

En el caso del proyecto de tren a Melipilla, por ejemplo, en la etapa de desarrollo en que está -en la presentación que se entregó a cada uno de los honorables diputados está la infor-

mación específica- hemos recibido más de 1.600 observaciones, y dentro de ellas, como requerimientos de eventuales mitigaciones, hay algunas que por su costo, por las inversiones adicionales que implicarían, se podría poner en riesgo la viabilidad misma de la rentabilidad social que todo proyecto debe tener para ser considerado en el sistema de evaluación de proyectos y de decisión de inversiones.

De tal manera que es importante tener en cuenta esos factores, en el contexto de los grandes proyectos que estamos discutiendo, en el sentido de que -insisto- no se puede cargar tanto un proyecto recogiendo legítimas demandas ciudadanas, porque, al final, un proyecto debe resolver aquellas mitigaciones que se producen como consecuencia directa de su ejecución, no otras.

Uno se pregunta por qué en el marco de un proyecto de EFE debemos construir plazas o habilitar espacios públicos. Es evidente que son insuficiencias de alguien, pero no necesariamente de EFE.

Resulta obvio que todo proyecto debe dar cuenta de las mitigaciones que surjan como consecuencia directa de los impactos que produzca su materialización; es la lógica con que funcionan estas cosas. Pero lo que se haga más allá de aquello se transforma en un peso financiero no menor.

Recién, por ejemplo, se habló de las mitigaciones de los proyectos Rancagua Express, Alameda-Nos y Alameda-Rancagua, y se dijo que hasta hoy se han invertido 25 millones de dólares en mitigaciones. Eso demuestra que no es cierto que no se ha hecho nada; sí se ha hecho.

En una reunión con alcaldes de la Asociación de Municipios Ciudad Sur acordamos reactivar una mesa técnica que se había constituido para darles cuenta detallada de todo lo que se ha invertido en el convenio de mitigaciones que se acordó. Tenemos la lista de todas ellas; pero además se han hecho inversiones por un 50 por ciento adicional, que corresponden a mitigaciones que no estaban incluidas en el convenio.

Cuando me reuní con los alcaldes me preguntaron dónde estaban las mitigaciones, porque no se veían. Les respondí que fuéramos a verlas juntos, porque sí estaban. Les dije que nadie se había llevado la plata, que se había gastado como correspondía, que las licitaciones estaban hechas, que las obras estaban construidas. Los invité a que revisáramos juntos, por si faltaba algo.

Como dije, hubo un convenio del que surgió un listado de mitigaciones específicas, y se ha hecho una inversión adicional de por lo menos un 50 por ciento sobre lo convenido, destinada a realizar mitigaciones que surgieron posteriormente.

Se mencionó que San Bernardo había sido dejada de lado. La verdad es que, según las cifras que me han enviado, por lo menos hay 11 millones de dólares destinados a mitigaciones en San Bernardo, de un total de 25 millones que se han invertido por ese concepto. Además, dos de las obras de mitigación para San Bernardo suman el 50 por ciento de esos 11 millones de dólares: la estación Cinco Pinos y el paso multipropósito.

De manera que creo importante tener en cuenta esos factores al momento de analizar estos grandes proyectos.

Finalmente, quiero señalar que los medios de comunicación transmitieron lo que considero fue una mala transmisión, o yo lo transmití mal, o no se entendió así. Lo concreto es que esta nueva administración de EFE, que presido, no ha tomado ninguna decisión que haya significado postergar o descartar proyectos que venían en curso. Lo que sucede es que algu-

nos proyectos en curso están en ese rumbo complejo que tiene todo gran proyecto, por lo que es posible que hayan sufrido retrasos.

Al respecto, les reitero que desarrollar un estudio de ingeniería básica o un estudio de ingeniería de detalle, dependiendo de la magnitud del proyecto y sus complejidades, dado el tipo de proyecto que trabajamos en EFE, no toma menos de un año y medio a dos años.

Me correspondió iniciar el estudio del proyecto del tramo Quillota-Calera, del Metro Regional de Valparaíso, así que me consta que entre el momento en que realizamos el perfil del proyecto y la licitación del estudio, hasta la entrega, en fecha próxima, del resultado del estudio de prefactibilidad, habrán transcurrido 20 meses.

Cuando se trata de estudios de ingeniería básica, se necesitan como mínimo entre 18 y 24 meses, y el de ingeniería de detalle tarda aún más.

Ahora, ¿por qué se necesitan esos estudios? Porque proporcionan información que permite dimensionar las inversiones que habrá que realizar. Muchas veces esos estudios resultan bastante más abultados que las primeras estimaciones del perfil de prefactibilidad. Lógico, pues al principio se trata de una aproximación general. Los estudios proporcionan la información que permite dimensionar cuánto va a costar un proyecto.

Eso no sucedió con Rancagua Express. El ministro ya se refirió a la historia del proyecto. No se trata de culpar a otros de lo que sucede, sino, simplemente, de que a veces el entusiasmo derrota la mejor de las intenciones.

Este tipo de proyectos son complejos desde el punto de vista ingenieril, pero lo son además por todos los impactos que producen y las mitigaciones que demandan.

Creo que es importante que quede claro que no ha habido decisiones de postergar ni de descartar proyectos. Me refiero a aquellos sobre los cuales se ha requerido información rápidamente.

A modo de información genérica, EFE se rige por planes trienales, que creo son un muy buen instrumento. Muchas veces hemos reclamado porque en el sector público no podemos pensar en grandes proyectos, dado que trabajamos a base de presupuestos anuales, pero en el caso de EFE por lo menos tenemos los planes trienales, aunque tienen una segunda derivada, que son los recursos realmente disponibles, conforme a lo presupuestado.

En ese contexto, por ejemplo, el plan trienal 2011-2013 se ejecutó en 96 por ciento, en tanto que del plan trienal 2014-2016 se ha ejecutado el 62 por ciento.

En el Rancagua Express, el proyecto original, que era muy diferente del actual, tenía un presupuesto de 234 millones de dólares, pero el presupuesto con el que en principio estaríamos cerrando es de 635 millones de dólares. Digo “en principio” porque aún faltan los recursos que se requieren para finalizar el servicio Alameda-Rancagua. Lo primero vale para el tramo Alameda-Nos, porque ya está en las terminaciones.

En EFE estamos preocupados respecto de cómo se hará la operación de eso, porque el servicio Alameda-Nos es prácticamente una réplica, desde el punto de vista de cantidad de pasajeros, del Metro Regional de Valparaíso, esto es, 20 millones de pasajeros por año, y eso significa un tremendo desafío.

Por experiencia propia puedo decir que Merval es un tremendo desafío operacional y de gestión.

Mi preocupación central en estos momentos es terminar bien lo que queda del proyecto, para que, sobre todo, partamos con un servicio en plenas condiciones de confiabilidad y seguridad para los pasajeros, con el fin de que no tengamos que estar bajándolos a mitad de camino porque se cayó el sistema o fallaron la señalización, las comunicaciones o lo que sea.

Estos sistemas son complejos desde el punto de vista tecnológico, por lo que tenemos que hacer las cosas bien para impedir que fallen.

Como dijo el ministro, el proyecto Rancagua Express tuvo problemas técnicos, de diseño y fue creciendo por agregación, por lo que al final terminamos haciendo dos servicios.

Yo estaba en el directorio de Metro Regional de Valparaíso durante el gobierno del Presidente Piñera, por lo que vi el desarrollo del proyecto desde sus inicios, que era mucho más simple que el que resultó finalmente, ya que se transformó en dos servicios importantes: Alameda-Nos y Alameda-Rancagua. Alameda-Nos avanzó más rápido, pero Alameda-Rancagua sigue siendo el proyecto original.

El ministro también se refirió a lo que podríamos llamar problemas en el área social, debido a un trabajo tardío con las comunidades. Quizás no se entendió bien esta explosión de derechos y demandas que reclama la gente respecto de todo proyecto de inversión, sea público o privado. Nos dimos cuenta de esto sobre la marcha, por lo que el proyecto se fue agrandando y haciendo más complejo. También se produjeron problemas burocráticos y de permisos con otros organismos públicos y con empresas privadas, debido a los cambios de servicios y todo lo demás.

La pregunta que han hecho varios honorables diputados es: “Bueno, ¿cuándo?”. De acuerdo con la información recabada hasta hoy, tenemos programado comenzar una marcha blanca de por lo menos seis semanas a partir de enero.

He dicho que no puedo poner fecha al inicio efectivo de la operación comercial de Alameda-Nos. Una responsabilidad básica señala que tenemos que hacer primero una marcha blanca, ver que todo funcione, porque lo más probable es que se produzcan fallas en estos sistemas complejos.

Dependiendo de la naturaleza y envergadura de esas fallas, que pudieran involucrar algo más de inversión, ahí recién podremos determinar en qué momento iniciaremos el servicio comercial de transporte de pasajeros, para, como dije, no tener que estar bajando a la gente a mitad de camino y sacarlas en buses porque el tren tuvo alguna falla, que pueden producirse en estos sistemas nuevos que interactúan entre sí y que además deben interactuar con las tecnologías del metro de Santiago.

Alameda-Nos, que es un proyecto que fui descubriendo a medida que me he ido informando, es otro metro, es una línea de metro. Por lo tanto, va a interactuar con el sistema de pagos, de señalizaciones, etcétera, de la red del metro de Santiago, por lo que tenemos que asegurar que esa conectividad funcione bien.

Respecto del proyecto Alameda-Rancagua, es cierto que hay obras que están pendientes y que se determinó una prolongación del proyecto.

En consecuencia, recogimos las propuestas del intendente y de los parlamentarios que han estado siempre preocupados del tema, y tenemos la plena disponibilidad para ir a conversar sobre la materia con todos los actores sociales, políticos, etcétera, de Rancagua, para determinar con ellos en qué momento parte el servicio. Este se puede iniciar aunque falten muchas obras, como pasos a nivel y otras por el estilo, ya que se pueden dar soluciones provisionarias para algunas de esas carencias. Sin embargo, eso significa, obviamente, que no partiremos con los estándares proyectados para ese servicio, aspecto que debe saber la gente.

Asimismo, creo que los rancagüinos tienen que opinar si quieren un servicio con más viajes, lo que significa que existe la posibilidad de que tengamos que parar algún tren por algunos minutos porque está pasando una grúa por encima de las líneas o por las obras que se estarán realizando, o si la ciudadanía prefiere lentificar la puesta en marcha del servicio hasta el momento en que estén terminadas las obras principales, sobre todo los pasos a nivel, que es lo más complicado.

Como dijo el ministro Gómez-Lobo, están disponibles los 95 millones de dólares para las obras del Rancagua Express, pero esos fondos no cubren los trabajos que están por hacer.

Le señalé al ministro de Hacienda que estoy haciendo un levantamiento detalladísimo de todas las obras pendientes, al margen de las que están financiadas con los 95 millones de dólares, que pudieran requerirse para que el proyecto funcione con las condiciones y con los estándares de calidad y de seguridad prometidos, cuestión que es básica.

Cuando tenga esa información, obviamente la voy a proporcionar a todos quienes la requieran, para tener una evaluación realista de los recursos, de los tiempos y de los estándares de calidad de ese servicio.

Reitero nuestra plena disponibilidad para ir a conversar estos temas con los rancagüinos, con el objeto de que determinemos conjuntamente si ponemos en marcha el servicio Alameda-Nos en forma provisoria, sin las condiciones en régimen a que se tiene que llegar, o si prefieren esperar.

Sabemos de la congestión y de las dificultades de desplazamiento que deben enfrentar nuestros conciudadanos de Rancagua para viajar hacia Santiago, y viceversa, las que cada día son más complejas. En consecuencia, ellos y nosotros debemos tener absoluta claridad y transparencia respecto de los compromisos que adquiramos.

Respecto del proyecto Melipilla, todos conocemos la difícil situación de financiamiento que vive el país en un contexto mundial complejo que se prolonga, y todos conocemos las restricciones presupuestarias; también todos hemos escuchado al ministro de Hacienda, por lo que sabemos que esas restricciones son importantes.

Por esa razón, nuestra obligación es buscar arquitecturas de financiamiento para llevar a cabo de manera realista los proyectos comprometidos.

Por eso, el ministro de Hacienda nos ha solicitado buscar, línea que veníamos trabajando en EFE, arquitecturas de financiamiento de algún proyecto, por ejemplo, vía concesión.

El diputado Silber llamaba recién a usar la inventiva y la creatividad. Las estamos tratando de aplicar. Me he estado reuniendo intensamente con los equipos inmobiliarios y de concesiones de EFE, así como hemos solicitado la colaboración del MOP para generar arquitecturas que pudiesen financiar esos proyectos.

Si en algún momento llegamos a la convicción de que esas arquitecturas no darán el ancho para financiar esos proyectos, lo diremos con absoluta transparencia, porque consideramos fundamental la recuperación de la credibilidad respecto de nuestro compromiso con los proyectos que la ciudadanía está esperando.

Respecto de Batuco, también se nos han solicitado esquemas de financiamiento que pudieran hacerlo posible. En esa tarea estamos. La propuesta que aquí hemos escuchado, y que el propio ministro ha recogido, es estar disponibles para informar con transparencia y realidad exactas del avance y de las dificultades que vayamos encontrando.

No tenemos ningún problema en hacerlo, porque, al final, todos somos responsables frente a la ciudadanía de que las cosas funcionen bien.

Esa es nuestra disposición y ese es nuestro compromiso.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Fuad Chahin.

El señor **CHAHIN**.- Señor Presidente, el colapso del puente ferroviario de Toltén, Región de La Araucanía, es una muestra del abandono del ferrocarril por parte del Estado de Chile.

Esperamos que no sigan colapsando puentes para recuperar el patrimonio ferroviario.

Por eso, vamos a nombrar nuestro representante, y esperamos que esta mesa se haga cargo también de estos temas.

He dicho.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- Cerrado el debate.

El señor Secretario subrogante va a dar lectura al único proyecto de resolución que se ha presentado.

El señor **ROJAS** (Secretario subrogante).- Proyecto de resolución N° 695, de los diputados Juan Antonio Coloma, Jaime Bellolio, Issa Kort, Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, Iván Norambuena, Patricio Melero, Germán Verdugo, Ignacio Urrutia, Ernesto Silva y Enrique van Rysselberghe, que en su parte dispositiva señala:

La Cámara de Diputados resuelve:

Solicitar a su excelencia la Presidenta de la República el establecimiento de una mesa de trabajo con las autoridades competentes, que manifieste de forma clara un compromiso de su administración en los siguientes puntos:

1. Para el desarrollo definitivo del proyecto Santiago-Melipilla, incluirlo en la nueva Ley de Presupuestos, determinando una fecha concreta para su puesta en marcha y estableciendo recorridos y frecuencias.

2. Que se fijen plazos exactos sobre los planes de inversión con que cuenta la empresa de Ferrocarriles del Estado para la puesta en marcha del proyecto Rancagua Express y su nueva inyección de recursos.

3. Que se informe a la comunidad si se realizarán en definitiva los proyectos de inversión en materia de transporte ferroviario para Valparaíso, San Antonio y Puerto Montt, que uniría esta ciudad con Puerto Varas, una línea directa entre Santiago y Concepción, además de la modernización de los servicios que operan entre Talca y Constitución, la ruta de Talcahuano a Laja, el recorrido Temuco-Valdivia, y una nueva operación de un puente sobre el río Biobío, iniciativas que en la actualidad se encuentran atrasadas y sin mayores noticias al respecto.

4. Además, se solicita que se establezcan y superen en el menor tiempo los principales obstáculos de orden técnico, presupuestario y jurídico para el subsidio al transporte público

en regiones, particularmente su estructura presupuestaria, inversión en regiones, en especial la renovación de las flotas, mejoras tarifarias y frecuencias de los viajes.

El señor **SILBER** (Vicepresidente).- En votación el proyecto de resolución.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema de manos levantadas, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 38 votos; por la negativa, 11 votos. Hubo 24 abstenciones.

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

-El texto íntegro del proyecto de acuerdo y de resolución figuran en la página de internet de la Cámara de Diputados, cuya dirección es:

<http://www.camara.cl/trabajamos/pacuerdos.aspx>

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

-Se levantó la sesión a las 19.05 horas.

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

VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DE LOS DIPUTADOS SEÑORES COLOMA, ÁLVAREZ-SALAMANCA, BARROS, BELLIOLO, GAHONA; GUTIÉRREZ, DON ROMILIO; MACAYA, MELERO, MORALES Y URRUTIA, DON IGNACIO, QUE "DECLARA EL 10 DE ENERO DE CADA AÑO COMO EL DÍA NACIONAL DEL RODEO CHILENO". (BOLETÍN N° 10869-24)

I. IDEAS GENERALES.

Nuestro país constituye una nación con una tradición sustentada en sus actividades provenientes del campo, particularmente de su valle central, en donde sin dudas se fundaron las bases culturales de lo que sería nuestro país en estos 200 años de vida independiente. De acuerdo a lo anterior, desde siempre, las principales actividades económicas de Chile tuvieron una profunda raigambre agraria, campesina y en donde se desplegaron las relaciones económicas, sociales y culturales en ese espacio territorial, cuya importancia trascendieron los tiempos y que subsisten hasta nuestros días.

De acuerdo a lo anterior, la cultura agraria chilena establecida desde el descubrimiento y conquista de nuestro país, permeó los aspectos más primigenios de nuestra identidad nacional, penetrando asimismo como idea y como valor en el Chile urbano. En efecto la cueca, nuestra gastronomía, nuestros juegos populares, nuestro deporte, tuvieron su nacimiento precisamente en este mundo campesino y que tanto orgullo provoca en todos y cada uno de los componentes de nuestra sociedad.

En efecto, si algo se aprecia en nuestro país, es su cultura homogénea con sentido unitario y ese elemento sin dudas se encuentra representado en gran medida por nuestra cultura rural, por nuestro mundo agrario, particularmente de nuestra zona central, que expandida a todos los rincones de nuestro país, ha sido reconocida como propia en el seno de la sociedad y el pueblo de Chile.

En este contexto cultural e identitario se encuentra lo que comúnmente se han llamado nuestras costumbres patrias, una de las cuales es representada por el Rodeo, como una de las actividades emblemáticas de la cultura chilena. Según el investigador Armando Araneda, el rodeo es mucho más que un deporte, ya que en su historia, sus reglas y protagonistas, se refleja tradición y cultura, siendo una de las expresiones de la chilenidad. En este sentido este deporte, encontraría una genuina asociación a la figura del huaso chileno, personaje típico de nuestro país, particularmente de la zona central, pero que ha desplegado su influencia en la generalidad del territorio nacional.

II. CONSIDERANDO.

1. Que, de acuerdo a lo indicado precedentemente el Rodeo forma parte de esa cultura e identidad nacional surgida en nuestro campo. En este orden de ideas, su permanencia en el ideario colectivo nacional no es un hecho meramente referencial sino muy por el contrario, actualmente el rodeo representa un espectáculo que despierta la general curiosidad de la comunidad chilena, erigiéndose como la actividad deportiva que más adeptos congrega, después del Fútbol.

2. Que, lo indicado, tiene su consagración institucional con el oficio 269 a través del cual El Consejo Nacional de Deportes y el Comité Olímpico de Chile reconocen al Rodeo como disciplina deportiva.

3. Que, asimismo, desde enero de 1962, el Rodeo fue erigido a la calidad de deporte nacional, con ocasión de su influjo en la sociedad chilena, no sólo como una actividad deportiva, sino que además como una manifestación de una fiesta nacional inserta en la cultura y tradiciones de nuestro pueblo.

4. Que, la tradición de esta actividad deportiva y cultural de nuestro país, constituye un aspecto que sin dudas hay que preservar y promover sin vacilaciones, el rodeo forma parte de lo mejor de lo nuestro, en el que nuestras tradiciones más chilenas son desplegadas sanamente, erigiéndose como parte del patrimonio inmaterial de todo nuestro país.

5. Que, la Federación Nacional de Rodeo cuenta actualmente con 241 Clubes desde Arica hasta Punta Arenas, 33 Asociaciones, y 8.200 socios inscritos, y la temporada anual de rodeos realiza un promedio de 300 eventos al año de los cuales 90 se llevan a cabo en la Región Metropolitana, y la asistencia en promedio es de 1.500 personas por evento, lo que da un total de asistencia de unas 450.000 personas al año, hecho que marca una prueba palpable de la influencia del Rodeo en el corazón toda la sociedad chilena.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de ley establece el 10 de enero como día nacional del Rodeo, en coincidencia con la declaración como deporte nacional efectuada un 10 de enero de 1962.

IV. PROYECTO DE LEY.

Artículo Único: Establézcase el 10 de enero de cada año como “el día nacional del Rodeo chileno”.

**2. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DEL DIPUTADO SEÑOR TARUD, QUE "MODIFICA EL DECRETO LEY N° 2.695, DE 1979, QUE "FIJA NORMAS PARA REGULARIZAR LA POSESIÓN DE LA PEQUEÑA PROPIEDAD RAÍZ Y PARA LA CONSTITUCIÓN DEL DOMINIO SOBRE ELLA, EN LO RELATIVO A LA ACREDITACIÓN DE LA CIRCUNSTANCIA DE NO EXISTIR JUICIO PENDIENTE".
(BOLETÍN N° 10872-07)**

“Honorable Cámara:

Tengo a bien someter a la consideración de este H. Congreso Nacional, un proyecto de ley que, en lo esencial, propone que se imponga, a quien solicita la regularización de la posesión de la pequeña propiedad raíz, la obligación de acreditar, mediante certificación judicial, el hecho de no existir juicio pendiente en su contra en el que se discuta el dominio o posesión de la propiedad cuyo reconocimiento de posesión regular se solicita.

El Decreto Ley N° 2695 de 1979 que fija normas para regularizar la posesión de la pequeña propiedad raíz y para la constitución del dominio sobre ella, tiene por objeto la regularización de la posesión material y así obtener la habilitación para adquirir el dominio sobre inmuebles rurales o urbanos, cuyo avalúo fiscal para el pago del impuesto territorial sea infe-

rior a ochocientas o a trescientas ochenta unidades de fomento, según sea el caso, por medio de la prescripción adquisitiva cuya regulación se encuentra establecida en nuestro derecho común. A raíz del precepto relatado, el legislador regló de forma categórica un vacío que generaba una enorme confusión, creando un saneamiento del dominio, obteniendo, consecuentemente, que los inmuebles se incorporen al patrimonio de los particulares, y, por ende, lograr un crecimiento progresivo a nivel socioeconómico.

A mayor abundamiento, la norma en cuestión fue un gran soporte para quienes necesitan regularizar un terreno, con la finalidad de optar a un subsidio estatal, obteniendo de esta forma un incremento en el valor de la propiedad, lo que contribuye a mejorar la calidad de vida de aquel segmento de la población con mayores necesidades económicas.

Si bien la normativa fue un gran avance por los hechos narrados, lamentablemente ha existido una cantidad importante de irregularidades por parte de los particulares, quienes abusando de la buena fe del legislador y por medio de conductas deshonestas, han regularizado administrativamente la posesión, quebrantando derechos válidamente adquiridos por terceros y cautelados por nuestra Constitución Política de la República, generando por ello una pugna que ha debido ser resuelta infatigablemente por nuestros Tribunales de Justicia.

Dentro de las normas que ha dado lugar al abuso por parte de los particulares la podemos encontrar en su artículo sexto, en relación al símil segundo número dos, que establece al solicitante la imposición de acreditar el hecho de no existir litigio pendiente en su contra en que se discuta el dominio o posesión del inmueble, el cual se debe documentar mediante una declaración jurada notarial.

En efecto el artículo segundo número dos reza: “Para ejercitar el derecho a que se refiere el artículo anterior, el solicitante deberá reunir los siguientes requisitos:

2.- Acreditar que no existe juicio pendiente en su contra en que se discuta el dominio o posesión del inmueble, iniciado con anterioridad a la fecha de presentación de la solicitud.”

A su vez el artículo sexto señala: “El cumplimiento del requisito de no existir juicio pendiente se acreditará mediante declaración jurada que deberá prestarse conjuntamente con la que exige el artículo anterior.”

Haciendo una simple lectura de ambas normas, si bien se establece la obligación de acreditar el hecho de no existir litigio pendiente en el cual se discuta el dominio o la posesión de la propiedad en cuestión, dicha obligación debe acreditarse mediante una declaración jurada notarial, lo que, a mi parecer, no basta para cumplir con la finalidad de garantizar de manera fehaciente que la propiedad cuya posesión se solicita no se encuentra trabada en litigio de aquella naturaleza, toda vez que la declaración jurada notarial es una simple manifestación emanada del propio solicitante y que el notario solo autentica que dicho testimonio emana del solicitante y la fecha en que se materializó, no así la veracidad de las afirmaciones, por lo que de manera alguna una declaración jurada notarial cumple con el propósito que tiene el legislador al establecer tal obligación.

Bajo mi criterio, la forma viable para garantizar la pureza del procedimiento es acreditar mediante un certificado judicial, del Tribunal, o de todos en su caso, que ejerzan competencia dentro del territorio donde se ubica el inmueble, que la propiedad no se encuentra sujeta a litigio alguno en que se discuta el dominio o posesión de esta, toda vez que son los Tribunales de Justicia quienes tienen registro íntegro de todas las causas que se ventilan ante ellos, siendo por lo mismo los más idóneos para acreditar de manera fidedigna el requisito establecido en el artículo segundo número dos.

Es por ello que el motivo de la presente moción es proponer que se obligue, a quien solicita la regularización de la posesión de la pequeña propiedad raíz, acreditar la circunstancia de no existir juicio pendiente en su contra relacionado a dicha propiedad que se discuta el dominio o posesión de esta, mediante un certificado que emane del Secretario del Tribunal, o los Tribunales según sea el caso que ejerzan competencia en el territorio donde el inmueble se ubica.

Por tanto,

El diputado que suscribe viene en someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY

Artículo único: Reemplácese el artículo 6 del Decreto Ley 2.695 de 1979 que fija normas para regularizar la posesión de la pequeña propiedad raíz y para la constitución del dominio sobre ella, por el siguiente: “El cumplimiento del requisito de no existir juicio pendiente se acreditará mediante un certificado emitido por el Secretario del o los Tribunales según sea el caso, que ejerzan competencia sobre la propiedad cuya posesión se solicita.”

3. OFICIO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. ROL 2896-15-INA.

“Santiago, 25 de agosto de 2016

Oficio N° 776-2016

Remite resolución.

Excelentísimo señor
Presidente de la Cámara de Diputados:

Remito a V.E. copia de la sentencia definitiva dictada por esta Magistratura con fecha 25 de agosto en curso, en el proceso Rol N° 2896-15-INA, sobre requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, presentado por Eduardo Hartwig Iturriaga respecto de los artículos 207, letra b), de la Ley N° 18.340 y 40 de la Ley N° 18.287.

Saluda atentamente a V.E.,

(Fdo.): CARLOS CARMONA SANTANDER, Presidente; RODRIGO PICA FLORES, Secretario

A S.E. EL
PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS
DON OSVALDO ANDRADE LARA
VALPARAÍSO”.