REPÚBLICA DE CHILE

CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 366ª

Sesión 17ª, en miércoles 2 de mayo de 2018
(Especial, de 19.33 a 21.18 horas)

Presidencia de la señora Fernández Allende, doña Maya,
y del señor Mulet Martínez, don Jaime.

Secretario accidental, 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 **11**

II. APERTURA DE LA SESIÓN **17**

III. ACTAS **17**

IV. CUENTA **17**

V. OBJETO DE LA SESIÓN **17**

ANÁLISIS SOBRE CONGESTIÓN EN AUTOPISTAS DEL PAÍS, EN ESPECIAL EN CARRETERA PANAMERICANA Y EN RUTA 68 (PROYECTOS DE RESOLUCIÓN) 17

VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA.

1. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4603-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible.
2. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4600-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible.
3. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4597-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible.
4. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº17.798. Rol 4596-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible.
5. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4589-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible.
6. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4570-18 INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible

7. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4590-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
8. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso cuarto, sexto y octavo del artículo 3°, del Código del Trabajo. Rol 4475-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
9. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4576-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
10. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4584-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
11. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4586-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
12. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4578-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
13. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4591-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
14. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4607-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
15. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4608-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
16. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4609-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible

17. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4604-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
18. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4617-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
19. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4618-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
20. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4619-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
21. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216 y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley Nº 17.798. Rol 4624-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
22. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley Nº 18.216. Rol 4625-18-INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible
23. Copia autorizada de resolución del Tribunal Constitucional por la cual pone en conocimiento de la Cámara de Diputados el desistimiento en la acción de inaplicabilidad, respecto del artículo 1°, inciso segundo, de la ley N°18.216, y del artículo 17 B, inciso segundo, de la ley N°17.798. Rol 4177-17-INA. Otorga plazo para pronunciarse sobre el desistimiento.
24. Copia autorizada de resolución del Tribunal Constitucional por la cual pone en conocimiento de la Cámara de Diputados el desistimiento en la acción de inaplicabilidad, respecto del artículo 1°, inciso segundo, de la ley N°18.216. Rol 4363-18-INA. Otorga plazo para pronunciarse sobre el desistimiento

VII. OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA.

1. Notas:

- Del diputado señor Teillier por la cual informa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 del Reglamento de la Corporación, que se ausentará del país por un plazo inferior a treinta días, a contar del 29 de abril de 2018, para dirigirse a Cuba.

- Del diputado señor Gahona, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de la Corporación, informa la realización de actividades propias de la función parlamentaria el día 3 de mayo de 2018, con lo cual justifica su inasistencia a la sesión que se celebre en esa fecha.
- Del diputado señor Fuenzalida, don Juan Manuel, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de la Corporación, informa la realización de actividades propias de la función parlamentaria el día 3 de mayo de 2018, con lo cual justifica su inasistencia a la sesión que se celebre en esa fecha.

2. Oficios:

- De la Comisión de Derechos Humanos y Pueblos Originarios mediante el cual manifiesta a la Sala su rechazo a los actos de profanación perpetrados en el Memorial de 177 Detenidos Desaparecidos en la ciudad de Valparaíso, cuyos daños resultaron ser irreparables y de la máxima gravedad.
- De la Comisión de Derechos Humanos y Pueblos Originarios mediante el cual manifiesta a la Sala su rechazo a la agresión de que fue víctima el exdiputado señor José Antonio Kast Rist al interior de la Universidad Arturo Prat el día 21 de marzo de 2018.
- Del Alcalde de la I. Municipalidad de Iquique por el cual remite copia del oficio dirigido al Intendente de la Región de Tarapacá, relativo al peligro que representa para la ciudad de Iquique, el depósito de contenedores vacíos en su puerto, sin contar con las medidas de seguridad para evitar desplazamientos en caso de tsunami, y pone los antecedentes en conocimiento de esta Corporación con la finalidad de que se efectúen las diligencias pertinentes (0311).
- Del Contralor General de la República por el cual remite informe de la Gestión Financiera del Estado correspondiente al ejercicio contable del año 2017, preparado por la Contraloría General de la República, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 142 de la ley N° 10.336, orgánica constitucional de dicho organismo. (1).

Respuestas a Oficios

Ministerio de Educación

- Diputado Trisotti, don Renzo. Estado de avance del proyecto de construcción del Centro de Formación Técnica para la comuna de Alto Hospicio, con especial indicación de su carta Gantt y la inversión considerada al efecto y si se cumplirá con el compromiso de iniciar las clases en el mes de marzo del año en curso. (221 al 37976).
- Diputado Díaz, don Marcelo. Solicita informe de los fundamentos de la decisión de haber excluido del proceso de vacunación contra el virus de influenza, a las manipuladoras de alimentos de establecimientos educacionales, indicando la factibilidad de dejar sin efecto dicha decisión y de restablecer los operativos dentales y mamográficos que realizaba el Servicio de Salud Valparaíso-San Antonio, destinados a dichas trabajadoras. (223 al 1292).

- Diputado Espinoza, don Fidel. Situación que afecta al Colegio Altas Cumbres, ubicado en el sector de El Mirador, en la comuna de Puerto Varas, que presenta serios daños en su infraestructura y se encuentra clausurado, considerando el nombramiento de un administrador provisional a fin de asegurar la continuidad de estudios de sus educandos. (224 al 1357).

Ministerio de Salud

- Diputado Flores, don Iván. Solicita informe de las medidas que se adoptarán para controlar las jaurías de perros asilvestrados en las Regiones de Los Ríos, Los Lagos y La Araucanía, particularmente a través de la modificación de la normativa que limita las acciones en el sentido indicado. (1766 al 463).
- Diputado Rocafull, don Luis. Acciones desplegadas para evitar el contagio de enfermedades ante el hallazgo del mosquito Aedes Aegypti en la Región de Arica y Parinacota. (1767al 1253).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Solicita remitir los resultados de la toma de muestras efectuada por la Secretaría Regional Ministerial de esa Cartera en Los Lagos, en el Lago Llanquihue, según las cuales existirían puntos con más de 16.000 coliformes fecales, indicando la ubicación de los lugares de análisis y sus niveles de contaminación. (1772 al 37830).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Solicita informe del monitoreo y toma de muestras que realiza la empresa sanitaria Essal en el Lago Llanquihue, para determinar los niveles de contaminación de las aguas, indicando la metodología aplicada, los resultados de dichos análisis y si dicha información ha sido remitida a los servicios públicos competentes en la materia. (1772 al 38774).
- Diputado Núñez, don Daniel. Informe sobre los distintos eventos de vertimiento y derrames descritos en el documento adjunto, ocurridos en las costas de la Región de Coquimbo, señalando la procedencia, composición y eventuales fuentes de contaminación, en los términos que requiere (1773 al 38117).

Subsecretarías

- Diputado Pérez, don José. Entrega del beneficio del Bono Bodas de Oro, considerando la posibilidad de suprimir los plazos de un año para iniciar el trámite y de seis meses para cobrarlo, a fin de mejorar su cobertura, proponiendo la respectiva modificación legal al Ejecutivo. (024321 al 34534).
- Diputado Velásquez, don Pedro. Situación del vertedero de desechos domiciliarios de la comuna de Vicuña, cuyo relleno sanitario debe ser cerrado el presente año, precisando las soluciones consideradas. (1041 al 1574).

Intendencias

- Diputado Celis, don Ricardo. Solicita informe de la cartera de proyectos de Agua Potable Rural en la Región de La Araucanía, indicando las iniciativas que se encuentran en estado de determinar su factibilidad, desarrollo de diseño o ejecución de obras, respectivamente. (1107 al 488).
- Diputada Leuquén, doña Aracely. Estado en que se encuentra la construcción del hospital de la comuna de Cochrane, provincia de Capitán Prat. (430 al 1526).

Servicios

- Diputado Schilling, don Marcelo. Inspección a las faenas mineras ubicadas en el sector El Cobre, en Catemu, indicando las medidas preventivas adoptadas para evitar situaciones de riesgo. (107 al 2010).
- Diputado Bernales, don Alejandro. Solicita informe de las medidas adoptadas para mitigar los resultados del vertimiento de pintura antiincrustante en el río Trainel de la comuna de Chonchi, hecho ocurrido el 26 de marzo del año en curso. (125616 al 1470).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Antecedentes de la inversión efectuada por esa institución, con datos desagregados para los últimos 6 años por provincia y comuna, respecto del arriendo de camiones aljibes para enfrentar los diversos episodios de escasez hídrica, indicando las empresas y las personas jurídicas o naturales que prestaron dicho servicio y el monto pagado a cada uno de ellos por el periodo convenido en los respectivos contratos. Asimismo señale si la institución tuvo que invertir en compra de agua potable a empresas sanitarias. (556 al 1591).
- Diputado Urrutia, don Ignacio. Paraderos autorizados en los trayectos Talca a Concepción y Linares a Santiago, en especial la vía Itata, para la Empresa de Transportes Linatal Ltda. (796 al 35128).

Varios

- Diputado Schalper, don Diego. Requiere informe del estado de avance de las obras que se encuentra ejecutando la empresa Metrogas en las Villas Triana y Fernando de Aragón, respectivamente, ubicadas en la comuna de Rancagua. (GG 055.2018 al 1489).
- Diputado Castro, don José Miguel. Número anual de denuncias por maltrato animal en los últimos 3 años, remitiendo las estadísticas respectivas en caso de contar con ellas. (108 al 1261).
- Diputado Celis, don Ricardo. Solicita informe de la cartera de proyectos de Agua Potable Rural en la Región de La Araucanía, indicando las iniciativas que se encuentran en estado de determinar su factibilidad, desarrollo de diseño o ejecución de obras, respectivamente. (1107 al 489).
- Diputado Castro, don José Miguel. Instalación del microchip para mascotas en su comuna, precisando la cantidad de cupos gratuitos establecidos, el monto asignado para la ejecución del programa respectivo y el número de este tipo de artilugios que se han implantado a la fecha. (1171 al 994).
- Diputado Castro, don José Miguel. Recursos destinados para el fomento del reciclaje en su comuna, el número de puntos dispuestos al efecto y cualquier otra medida terminada y/o en ejecución, con su respectiva vía de financiamiento, orientada al mismo fin. (1300/19 al 271).
- Diputado Berger, don Bernardo. Número de funcionarios municipales que en su comuna estarían en condiciones de acogerse a una eventual ley de incentivo al retiro voluntario, a la fecha. En el evento de no tener una cifra exacta, sírvase indicar un número aproximado o una estimación al respecto. (131 al 750).

- Diputado Saldívar, don Raúl. Solicita informar si el Colegio San Martín de Porres de la comuna de La Serena cumple efectivamente con los estándares legales requeridos para su funcionamiento, indicando si el Departamento de Obras de ese municipio efectuó la recepción definitiva del inmueble donde funciona dicho establecimiento educacional (1328 al 19314).
- Diputado Trisotti, don Renzo. Fiscalizaciones efectuadas a buses en las rutas subsidiadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones entre las localidades de Apamilca y Calatambo y entre Nama y Calatambo, en los términos que requiere. (233 al 2021).
- Diputado Calisto, don Miguel Ángel. Factibilidad de congelar los puntajes del registro social de hogares a los miembros de los comités de vivienda de Puerto Aysén, "Ruka Meu", "Canelo" y "Unión, Verdad y Justicia", para asegurar su postulación a los subsidios comprometidos. (266 al 1274).
- Diputado Berger, don Bernardo. Número de funcionarios municipales que en su comuna estarían en condiciones de acogerse a una eventual ley de incentivo al retiro voluntario, a la fecha. En el evento de no tener una cifra exacta, sírvase indicar un número aproximado o una estimación al respecto. (284 al 512).
- Diputado Berger, don Bernardo. Número de funcionarios municipales que en su comuna estarían en condiciones de acogerse a una eventual ley de incentivo al retiro voluntario, a la fecha. En el evento de no tener una cifra exacta, sírvase indicar un número aproximado o una estimación al respecto. (286 al 836).
- Diputado Castro, don José Miguel. Recursos destinados para el fomento del reciclaje en su comuna, el número de puntos dispuestos al efecto y cualquier otra medida terminada y/o en ejecución, con su respectiva vía de financiamiento, orientada al mismo fin. (308 al 285).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Construcción de camarines para los clubes deportivos Fenix y La Isla de la comuna de Fresia, remitiendo copia del proyecto original de financiamiento, los montos y características consideradas, precisando las modificaciones que se efectuaron y el responsable de autorizarlas. (374 al 1416).
- Diputado Castro, don José Miguel. Instalación del microchip para mascotas en su comuna, precisando la cantidad de cupos gratuitos establecidos, el monto asignado para la ejecución del programa respectivo y el número de este tipo de artilugios que se han implantado a la fecha. (434 al 948).
- Diputado Berger, don Bernardo. Número de funcionarios municipales que en su comuna estarían en condiciones de acogerse a una eventual ley de incentivo al retiro voluntario, a la fecha. En el evento de no tener una cifra exacta, sírvase indicar un número aproximado o una estimación al respecto. (463 al 760).
- Diputado Berger, don Bernardo. Número de funcionarios municipales que en su comuna estarían en condiciones de acogerse a una eventual ley de incentivo al retiro voluntario, a la fecha. En el evento de no tener una cifra exacta, sírvase indicar un número aproximado o una estimación al respecto. (478 al 720).

- Diputado Castro, don José Miguel. Instalación del microchip para mascotas en su comuna, precisando la cantidad de cupos gratuitos establecidos, el monto asignado para la ejecución del programa respectivo y el número de este tipo de artilugios que se han implantado a la fecha. (563 al 1195).
- Diputado Rathgeb, don Jorge. Solicita antecedentes que se tuvieron a la vista para utilizar el informe medioambiental del Portal Primavera en la comuna de Vilcún, para aprobar el proyecto de construcción de la Villa Primavera, indicando por qué no se realizó un nuevo informe de impacto ambiental en la localidad de General López. (59 al 1608).
- Diputado Castro, don José Miguel. Instalación del microchip para mascotas en su comuna, precisando la cantidad de cupos gratuitos establecidos, el monto asignado para la ejecución del programa respectivo y el número de este tipo de artilugios que se han implantado a la fecha. (710/74 al 988).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Alza que han experimentado las cuentas del suministro eléctrico en la localidad de Huallasca de la comuna de Purranque, disponiendo la correspondiente investigación. (8059 al 37419).
- Diputado Castro, don José Miguel. Instalación del microchip para mascotas en su comuna, precisando la cantidad de cupos gratuitos establecidos, el monto asignado para la ejecución del programa respectivo y el número de este tipo de artilugios que se han implantado a la fecha. (860 al 1092).

I. ASISTENCIA

-Asistieron 147 señores diputados, de los 155 en ejercicio.

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Florcita Alarcón Rojas	PH	A		19:30
Jorge Alessandri Vergara	UDI	A		19:30
René Alinco Bustos	IND	A		19:30
Sebastián Álvarez Ramírez	EVOP	A		19:30
Jenny Álvarez Vera	PS	A		19:30
Pedro Pablo Alvarez-Salamanca Ramírez	UDI	A		19:30
Sandra Amar Mancilla	UDI	I	IG	-
Gabriel Ascencio Mansilla	DC	A		19:30
Pepe Auth Stewart	IND	A		19:30
Nino Baltolu Rasera	UDI	A		19:30
Boris Barrera Moreno	PC	A		19:32
Ramón Barros Montero	UDI	A		19:30
Jaime Bellolio Avaria	UDI	I		-
Bernardo Berger Fett	RN	A		19:30
Alejandro Bernales Maldonado	LIBERAL	A		19:30
Karim Bianchi Retamales	IND	I	LM	-
Sergio Bobadilla Muñoz	UDI	A		19:30
Gabriel Boric Font	IND	A		19:30
Jorge Brito Hasbún	RD	A		19:30
Miguel Ángel Calisto Águila	DC	A		19:30
Karol Cariola Oliva	PC	A		19:30
Álvaro Carter Fernández	UDI	A		19:30
Loreto Carvajal Ambiado	PPD	A		19:30
Natalia Castillo Muñoz	RD	A		19:30
José Miguel Castro Bascuñán	RN	A		19:30
Juan Luis Castro González	PS	A		19:30
Andrés Celis Montt	RN	A		19:30
Ricardo Celis Araya	PPD	A		19:30
Daniella Cicardini Milla	PS	I		-
Sofía Cid Versalovic	RN	A		19:30

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Juan Antonio Coloma Álamos	UDI	A		19:30
Miguel Crispi Serrano	RD	A		19:31
Luciano Cruz-Coke Carvallo	EVOP	A		19:30
Catalina Del Real Mihovilovic	RN	A		19:30
Mario Desbordes Jiménez	RN	A		19:30
Marcelo Díaz Díaz	PS	A		19:30
Jorge Durán Espinoza	RN	A		19:30
Eduardo Durán Salinas	RN	A		19:30
Francisco Eguiguren Correa	RN	A		19:30
Fidel Espinoza Sandoval	PS	A		19:30
Maya Fernández Allende	PS	A		19:38
Iván Flores García	DC	A		19:30
Camila Flores Oporto	RN	A		19:30
Juan Fuenzalida Cobo	UDI	A		19:30
Gonzalo Fuenzalida Figueroa	RN	A		19:30
Sergio Gahona Salazar	UDI	A		19:35
Ramón Galleguillos Castillo	RN	A		19:30
René Manuel García García	RN	A		19:30
Renato Garín González	RD	A		19:30
Cristina Girardi Lavín	PPD	I		-
Félix González Gatica	PEV	A		19:32
Rodrigo González Torres	PPD	A		19:30
Hugo Gutiérrez Gálvez	PC	A		19:31
Javier Hernández Hernández	UDI	A		19:30
Marcela Hernando Pérez	PRSD	A		19:33
Carmen Hertz Cádiz	PC	A		19:30
Tomás Hirsch Goldschmidt	PH	A		19:30
María José Hoffmann Opazo	UDI	A		19:39
Diego Ibáñez Cotroneo	IND	A		19:30
Marcos Ilabaca Cerda	PS	A		19:30
Giorgio Jackson Drago	RD	A		19:30
Carlos Abel Jarpa Wevar	PRSD	A		19:35
Pamela Jiles Moreno	PH	A		19:30

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Tucapel Jiménez Fuentes	PPD	A		19:30
Harry Jürgensen Rundshagen	RN	A		19:30
Pablo Kast Sommerhoff	EVOP	A		19:58
Sebastián Keitel Bianchi	EVOP	A		19:30
Issa Kort Garriga	UDI	I		-
Carlos Kuschel Silva	RN	A		19:30
Amaro Labra Sepúlveda	PC	A		19:30
Joaquín Lavín León	UDI	A		19:30
Raúl Leiva Carvajal	PS	A		19:30
Aracely Leuquén Uribe	RN	A		19:30
Andrés Longton Herrera	RN	A		19:30
Pablo Lorenzini Basso	DC	A		19:30
Karin Luck Urban	RN	A		19:30
Javier Macaya Danús	UDI	I		-
Carolina Marzán Pinto	PPD	A		19:30
Manuel Matta Aragay	DC	A		19:30
Patricio Melero Abaroa	UDI	A		19:30
Cosme Mellado Pino	PRSD	A		19:30
Miguel Mellado Suazo	RN	A		19:30
Fernando Meza Moncada	PRSD	I	PECP	-
Vlado Mirosevic Verdugo	LIBERAL	A		19:30
Claudia Mix Jiménez	PODER	A		19:30
Andrés Molina Magofke	EVOP	A		19:30
Manuel Monsalve Benavides	PS	A		19:30
Celso Morales Muñoz	UDI	A		19:30
Cristhian Moreira Barros	UDI	A		19:30
Jaime Mulet Martínez	FRVS	A		19:41
Francesca Muñoz González	RN	A		19:30
Jaime Naranjo Ortiz	PS	A		19:30
Nicolás Noman Garrido	UDI	A		19:30
Iván Norambuena Farías	UDI	A		19:30
Daniel Núñez Arancibia	PC	A		19:30
Paulina Núñez Urrutia	RN	A		19:32

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Emilia Nuyado Ancapichún	PS	A		19:30
Erika Olivera De La Fuente	IND	A		19:30
Maite Orsini Pascal	RD	A		19:30
José Miguel Ortiz Novoa	DC	A		19:30
Ximena Ossandón Irarrázabal	RN	A		19:30
Luis Pardo Sáinz	RN	A		19:30
Andrea Parra Sauterel	PPD	I		-
Diego Paulsen Kehr	RN	A		19:40
Joanna Pérez Olea	DC	A		19:30
Leopoldo Pérez Lahsen	RN	A		19:30
Catalina Pérez Salinas	RD	A		19:30
José Pérez Arriagada	PRSD	A		19:30
Pablo Prieto Lorca	IND	A		19:30
Guillermo Ramírez Diez	UDI	A		19:30
Jorge Rathgeb Schifferli	RN	A		19:30
Rolando Rentería Moller	UDI	A		19:36
Hugo Rey Martínez	RN	A		19:30
Luis Rocafull López	PS	A		19:35
Camila Rojas Valderrama	IGUAL	A		19:37
Leonidas Romero Sáez	RN	A		19:30
Patricio Rosas Barrientos	PS	A		19:30
Gastón Saavedra Chandía	PS	A		19:30
Jorge Sabag Villalobos	DC	A		19:30
Marcela Sabat Fernández	RN	I	PCM	-
René Saffirio Espinoza	IND	A		19:30
Raúl Saldívar Auger	PS	A		19:30
Gustavo Sanhueza Dueñas	UDI	A		19:30
Juan Santana Castillo	PS	A		19:30
Alejandro Santana Tirachini	RN	A		19:30
Marisela Santibáñez Novoa	PRO	A		19:30
Frank Sauerbaum Muñoz	RN	A		19:33
Diego Schalper Sepúlveda	RN	A		19:30
Marcelo Schilling Rodríguez	PS	A		19:30

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Alejandra Sepúlveda Orbenes	FRVS	A		19:30
Alexis Sepúlveda Soto	PRSD	A		19:44
Gabriel Silber Romo	DC	A		19:30
Leonardo Soto Ferrada	PS	A		19:30
Raúl Soto Mardones	DC	A		19:30
Guillermo Teillier Del Valle	PC	I	PMP	-
Jaime Tohá González	PS	A		19:30
Sebastián Torrealba Alvarado	RN	A		19:30
Víctor Torres Jeldes	DC	A		19:30
Renzo Trisotti Martínez	UDI	A		19:30
Virginia Troncoso Hellman	UDI	A		19:30
Francisco Undurraga Gazitúa	EVOP	A		19:30
Ignacio Urrutia Bonilla	UDI	A		19:30
Osvaldo Urrutia Soto	UDI	I		-
Cristóbal Urruticoechea Ríos	RN	A		19:30
Camila Vallejo Dowling	PC	A		19:30
Enrique Van Rysselberghe Herrera	UDI	A		19:30
Esteban Velásquez Núñez	FRVS	A		19:30
Pedro Velásquez Seguel	IND	A		19:51
Mario Venegas Cárdenas	DC	I	LM	-
Daniel Verdessi Belemmi	DC	A		19:30
Pablo Vidal Rojas	RD	A		19:30
Gastón Von Mühlenbrock Zamora	UDI	A		19:30
Matías Walker Prieto	DC	A		19:30
Gonzalo Winter Etcheberry	RD	A		19:30
Gael Yeomans Araya	RD	A		19:31

-Concurrieron, además, la ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse, y el ministro de Obras Públicas, señor Juan Andrés Fontaine Talavera.

[*] ***A:*** *Asistente;* ***I:*** *Inasistente;* ***MO:*** *Misión Oficial;* ***PC:*** *Permiso Constitucional;* ***LM:*** *Licencia Médica;* ***D:*** *Desaforado;* ***IG:*** *Impedimento Grave.* ***PMP:*** *Permiso por motivos particulares* ***.APLP:*** *Actividades propias de la labor parlamentaria.* ***PMP:*** *Permiso por Motivos Pariculares.* ***SPCA:*** *Salida del País Con Aviso:* ***PECP:*** *Permiso Especial Comités Parlamentarios.* ***GEPC:*** *Gestión encomendada por la Corporación.* ***PCM:*** *Permiso por Contraer Matrimonio.*

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-*Se abrió la sesión a las 19.33 horas.*

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. ACTAS

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- El acta de la sesión 7ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 8ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

V. OBJETO DE LA SESIÓN

ANÁLISIS SOBRE CONGESTIÓN EN AUTOPISTAS DEL PAÍS, EN ESPECIAL EN CARRETERA PANAMERICANA Y EN RUTA 68 (PROYECTOS DE RESOLUCIÓN)

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- La presente sesión tiene por objeto analizar la situación de congestión en las carreteras del país, en especial en la carretera Panamericana y la ruta 68.

Para este efecto, han sido invitados la ministra de Transportes y Telecomunicaciones y el ministro de Obras Públicas.

El tiempo previo contemplado en el artículo 76 del Reglamento de la Corporación corresponde al Comité de la Democracia Cristiana, y hará uso de la palabra el diputado Jorge Sabag.

Tiene la palabra, señor diputado.

El señor **SABAG**.- Señora Presidenta, en primer lugar, saludo a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones y al ministro de Obras Públicas.

Hemos solicitado la realización de esta sesión especial para discutir sobre un tema que afecta a miles de chilenos y de chilenas que se desplazan por las carreteras del país.

El pasado 1 de abril se produjo un colapso histórico en la ruta 68, que une Valparaíso con Santiago, registrándose tiempos de espera de hasta cinco horas, situación que se ha replicado en otras rutas, especialmente en las de acceso a la capital del país.

El tema que nos convoca en esta oportunidad excede por mucho el legítimo malestar ciudadano por la congestión en las carreteras durante los fines de semana largos. Estos problemas han dejado en evidencia algo que nuestra institucionalidad debió anticipar hace tiempo: que estamos en deuda en materia de infraestructura vial, la cual ha sido ampliamente superada por el aumento acelerado del parque vehicular. Solo en 2017 aumentó en cerca de 361.000 nuevos vehículos, y para 2018 se espera un crecimiento de alrededor de 420.000 automóviles.

Nuestra infraestructura vial fue diseñada y construida en la década del 90, por lo que se encuentra completamente superada, como se pudo observar durante la pasada Semana Santa, en la que hubo viajes que demoraron hasta cinco horas y en la que durante algunos momentos circularon 4.400 vehículos por hora en una carretera que está diseñada para el tránsito de alrededor de 3.000 vehículos por hora.

Todo indica que la congestión en las principales rutas del territorio será un problema creciente si no actuamos a tiempo, asumiendo, además, que llevamos ya un retraso de varios años al respecto.

En los últimos quince años se incorporó al parque automotor un promedio de 400.000 vehículos por año. Ante esa realidad, no hemos reaccionado para dar espacio a la libre circulación de todos ellos ni hemos creado redes alternativas para el tránsito de personas y el transporte de carga.

La fragilidad del país es un asunto geopolítico de primera importancia. En caso de emergencia solo basta con la caída de un puente en la carretera panamericana para dejar a Chile dividido en dos y a una cantidad importante de compatriotas en grave condición de aislamiento, porque, en general, no tenemos medios de transporte paralelos del que se realiza por carretera. Por ejemplo, ya hemos visto cómo en los terremotos nuestra capacidad de respuesta se ve seriamente limitada por la manera en que se afectan las autopistas.

El tren, también sujeto a las inclemencias de la naturaleza, solo circula en la actualidad entre Santiago y Chillán. El resto del sur es atendido solamente por camiones, al igual que la zona norte.

Son vastas zonas del territorio nacional las que no han sido debidamente cuidadas. Solo el 5 por ciento de la carga se traslada en ferrocarril y el 1 por ciento es de pasajeros. Los ferrocarriles y el Ministerio de Obras Públicas están disociados hace mucho tiempo.

Es sabido que, sin la infraestructura adecuada, nuestros productores no pueden exportar. La población puede quedar sin alimentos y sin energía. Eso constituye una seria limitación a nuestras posibilidades de progreso y de desarrollo. Es una amenaza concreta e inminente.

Se habla mucho del crecimiento del país, pero al parecer se olvida que no hay desarrollo posible sin las inversiones necesarias para darle sustento. En los últimos años nos hemos conformado con delegar la administración de las carreteras a empresas concesionarias, pero recién ahora estamos viendo que no ha sido suficiente, por varias razones.

Las concesionarias han tenido importantes utilidades en los últimos diez años, aumentada por la falta de alternativas y, también, por el alza de los peajes.

En primer lugar, no se ha incluido en los contratos la obligación de prever las necesidades futuras del país, por lo que las concesionarias han entendido lo que está explícitamente escrito, es decir, que tienen el derecho de explotar las obras ya existentes sin mayores exigencias adicionales.

En segundo lugar, no hay una planificación en el largo plazo por parte de la autoridad política, como si solo nos bastara con que el mercado regulara el funcionamiento del mercado. Ha sido un duro despertar, pero necesario y positivo, siempre que respondamos con inteligencia y creatividad.

Es esta falta de previsión la que nos ha llevado a lo que parece ser en estos momentos un callejón sin salida, en que el Estado ha renunciado aparentemente a su derecho a intervenir en un sistema de comunicación vial que, en el corto plazo, amenaza con colapsar, sin importar que es el bien común de todos el que está en juego y no solamente la comodidad de no demorarse un tiempo más para viajar a la playa durante los fines de semana.

Se trata, si queremos plantearlo así, de una ecuación en la que, por un lado, tenemos las carreteras o la oferta, y en la otra parte, los vehículos y el legítimo derecho de las personas a ocupar la infraestructura nacional sin restricciones, lo que constituye la demanda. Para resolver esta ecuación hay que intervenir en uno o en los dos factores.

La mejor forma de actuar es por la vía de los precios -diría un economista-; pero ocurre que la ciudadanía ya está cansada de pagar cada vez más por el derecho a circular libremente, lo que, además de ser un derecho protegido por la Constitución Política, se considera que es una prerrogativa propia del sistema de mercado: poder ir donde se desee, sin cortapisas.

La respuesta, entonces, ya no se puede limitar a los criterios técnicos; hay que actuar con un sentido político. Y es en la Cámara de Diputados donde deben buscarse las soluciones, asegurando, además, que se atienda el clamor de la gente, a la que se le ha prometido la modernidad sin advertirle de los costos que ella conlleva en todos los ámbitos imaginables. Además de lo económico, aquí hay factores de seguridad, de salud, de derechos constitucionales, de geopolítica nacional, de dignidad de las personas y de un necesario equilibrio entre las distintas regiones.

Creo necesario que se aborde este complejo problema en esta sesión. Desde luego que es deseable que el gobierno actual pueda promover una política de inversión y de infraestructura vial a largo plazo que permita aumentar la capacidad de nuestras vías, de nuestras carreteras y enfrentar eficientemente la alta congestión que se vive en muchas de ellas.

También es importante que podamos crear y promover una política multimodal que incorpore nuevas formas de transportes, y que se haga una evaluación técnica y económica de un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, que permita no solamente no concentrar el transporte en las carreteras, sino también recuperar y reivindicar el rol que ha jugado ferrocarriles de Chile en el desarrollo de nuestro país.

Hay que evaluar no solo esa alternativa, porque hacia el sur de Chile hoy solo tenemos el tren que va desde la Alameda a Chillán. Esa vía debe ser mejorada y transformada en un tren rápido que se extienda desde Concepción hacia los puertos del sur de Chile.

Existen muchos trenes cortos, entre ellos Merval, que debe aumentar sus tramos, al igual que otros trenes cortos, que pueden llegar, por ejemplo, desde Coronel hacia Lota y a otras localidades, para facilitar y dar alternativas a las personas de movilizarse en otros medios de transporte.

Asimismo, hemos sugerido resolver el problema de la congestión en las carreteras de acceso a Santiago mediante la incorporación de nuevas tecnologías, por ejemplo, el sistema de peaje sin barreras, que permite un menor tiempo de traslado. En ese sentido, también hay que hacerse cargo de la situación de morosidad, que produce una fuerte congestión en los juzgados de policía local.

En el proceso de renovación de las concesiones -que ya es inminente en muchas carreteras- es importantísimo considerar y consultar a los ciudadanos, como también a las comunidades involucradas.

Asimismo, se requiere de una mayor flexibilidad en los contratos e incentivos para introducir más tecnologías, para mejorar la infraestructura y para dar mejor servicio en nuestras carreteras. A esto hemos sido convocados esta tarde.

Por lo tanto, quiero valorar la presencia del señor ministro de Obras Públicas y de la señora ministra de Transportes y Telecomunicaciones. Sé que han formado una mesa de trabajo con las empresas concesionarias y con Carabineros de Chile, para buscar soluciones a estos problemas. Quiero decirles que la Cámara de Diputados, en especial su Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, siempre ha estado abierta a buscar soluciones.

Esperamos encontrar acuerdos que nos permitan proponer al país una infraestructura acorde con el desarrollo nacional, acorde con los nuevos tiempos, para que las personas no se vean involucradas en estas congestiones, que, desde luego, traen perjuicios y dificultan el normal desarrollo del progreso de nuestro país.

Finalmente, creo que el país se merece una infraestructura para el desarrollo, pero especialmente centrada en las personas, para que, cada vez que se construya una carretera, las comunidades no sean afectadas en su vida diaria y se atenúen lo más posible esos efectos.

Asimismo, quienes circulen por las carreteras deben pagar por ella un costo justo para que no se vean envueltos en situaciones que afecten su calidad de vida.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ,** doña Maya (Presidenta).- Es importante informar que en paralelo con la Sala se encuentran funcionando cuatro comisiones.

Tiene la palabra el diputado Juan Antonio Coloma.

El señor **COLOMA**.- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones y al ministro de Obras Públicas.

Qué bueno que estemos hablando de un tema tan relevante como este, sobre todo -hay que decir las cosas como son-, por el grave retroceso que tuvieron todas las concesiones en materia de transporte durante el gobierno de la Presidenta Bachelet.

Quiero partir hablando de la autopista Santiago-Melipilla. Todos conocemos el nulo avance que hubo en esta materia. El 7 de abril de 2016, el entonces ministro Alberto Undurraga comprometió el inicio de la construcción de la tercera pista de la autopista del Sol para marzo del presente año. Sin embargo, se ha informado que, gracias a que se ha agilizado el proceso, recién en febrero del próximo año se va iniciar dicha construcción.

Esta autopista debe ser una de las más congestionadas de Chile. Hoy, quien sale de Talagante a las 7.00 horas llega a Santiago casi a las 9.00 horas. Esa es la realidad de la autopista del Sol. Aquí no hay un plan de contingencia, no hay nada. Simplemente, hay una zona de la Región Metropolitana que fue olvidada.

La única forma de palear el problema era la construcción del metrotrén Santiago-Melipilla, que fue prometida por la Presidenta Bachelet en abril de 2014 -en esta misma Cámara lo comprometió el entonces ministro Andrés Gómez-Lobo-, pero no hicieron nada. ¡Lo paralizaron! ¡Lo estancaron! Por ello, hoy nos vemos enfrentados a tener que reactivar estas políticas públicas.

Eso es lo que ocurre cuando las cosas se hacen mal. Nos dejaron botados, y es necesario decirlo.

La construcción de la tercera pista de la autopista del Sol tiene años de atraso. Además, tiene una particularidad, cual es que la fecha de inicio de la construcción de la obra, que dejó firmada el ministro Alberto Undurraga, casi coincide con el día en que se acaba la concesión. La concesión de la autopista del Sol termina el 2019, el mismo año en que se inicia la construcción de la tercera pista. ¿Para qué? Para ampliar la concesión en 21 meses, es decir, hasta el 2021.

En segundo lugar -es una solicitud encarecida a los dos ministros-, quiero referirme a lo que ocurre cuando se aplican planes de contingencia en la ruta 68, específicamente el denominado 4 x 0. Se habilitan las cuatro pistas hacia Santiago o Valparaíso y quedan aislados quienes están en comunas como Curacaví, María Pinto y Casablanca, porque, por ejemplo, para llegar a Santiago solo pueden utilizar la cuesta Lo Prado, la cual queda inhabilitada por el acceso de los buses.

Por lo tanto, me alegra que podamos hablar de estos temas, que por fin un gobierno los tome en serio y que dejemos atrás los cuatro años de paralización que tuvimos en el gobierno de la Presidenta Bachelet.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra, por cuatro minutos, el diputado Gastón Saavedra.

El señor **SAAVEDRA**.- Señora Presidenta, celebro la iniciativa de convocar a esta sesión especial para analizar un problema que ahoga las carreteras de nuestro país en fechas específicas, feriados largos o cualquier fin de semana, sobre todo las que permiten arrancar de Santiago hacia zonas de mejor calidad de vida, como la carretera Panamericana y la ruta 68, las que, con sus colapsos, generan múltiples incomodidades a los usuarios temporales, por lo que debemos hacernos cargo de resolver ese problema.

Para una primera reflexión, pregunto si realmente la congestión vehicular es el problema que debemos resolver. ¿Debemos generar políticas públicas centradas en resolver la congestión para mejorar la calidad de vida de las personas o, más bien, corresponde reflexionar sobre cómo brindamos condiciones urbanas que faciliten el desplazamiento de las personas en la forma más eficiente, inclusiva y sustentable posible?

Esta primera reflexión es vital a la hora de elegir los caminos a seguir en términos de políticas públicas.

La congestión vehicular es causada principalmente por el uso intensivo y sin regulación del automóvil, lo que produce progresivamente una disminución de las velocidades de operación de nuestras calles, mayor ruido, aumento del consumo de combustible, contaminación atmosférica y el problema de los tacos.

Otra visión de la razón de la congestión vehicular está relacionada con la forma en que hemos construido ciudad en los últimos cuarenta o cincuenta años, pues el foco ha estado en promover una mayor infraestructura para los modos motorizados.

Permítanme hacerlos partícipes de la situación que se genera en mi región, fundamentalmente en el Gran Concepción.

Entre 1989 y 2015, el transporte privado de automóviles ha duplicado su participación; sin embargo, actualmente, representa solo el 23 por ciento de los viajes. Asimismo, el Gran Concepción es la única ciudad en que la participación del transporte público, que representa una de las mayores en el país, se ha mantenido estable.

El 26 por ciento de los viajes tiene una longitud menor a un kilómetro y el 37 por ciento, entre uno y cinco kilómetros. Es decir, modos no motorizados podrían resolver el desplazamiento en el 63 por ciento de los viajes.

Urge construir ciudades más amigables, con mejores espacios públicos y mejor cobertura de servicios y equipamiento que permitan desplazamientos en distancias menores. De esa manera se fomentan los modos sustentables y el ahorro del Estado en recursos destinados a la infraestructura del transporte mayor.

Otro dato ilustrativo es que 65 por ciento de los viajes se inicia y termina en la misma comuna. Por ello, urge mejorar la infraestructura comunal y no solo la intercomunal.

Entonces, ¿qué hacemos? Debemos ver el problema en forma sistémica. Es vital entender que lo principal es la ciudad que estamos construyendo y que los viajes, más bien, son el resultado de las actividades que se generan en ella.

En ese sentido, ciudades pensadas y construidas con espacios públicos, que permitan caminar y usar bicicleta, disminuirán la exigencia de construir más infraestructura mayor.

Para viajes de mayores distancias, la prioridad debe ser el transporte público mayor, el cual puede movilizar una mayor cantidad de personas, utilizando menos espacio y energía que un automóvil.

En ese sentido, es fundamental potenciar el rol del Biotrén en el Gran Concepción, que actualmente comprende una porción mínima de los viajes, menos de 1 por ciento, pero tiene un enorme potencial, principalmente en lo que respecta a calidad.

La red de corredores de transporte del Gran Concepción tiene más de 70 kilómetros; no obstante, solo se ha construido el 30 por ciento a un ritmo de 2 kilómetros por año. Entonces, urge agilizar estos proyectos para garantizar que la congestión no afecte la mayoría de los viajes que se realizan por nuestras calles.

Se requiere una institucionalidad que coordine las acciones y los sectores para ser capaces de materializar, en un plazo menor, los proyectos claves para el Gran Concepción.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra la diputada Marisela Santibáñez.

La señora **SANTIBÁÑEZ** (doña Marisela).- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a los ministros presentes.

Hoy estamos reunidos para hablar de las consecuencias del crecimiento de nuestras ciudades, que no solo es el taco kilométrico e histórico de 4.400 vehículos que colapsó la ruta 68.

Esta es la oportunidad de hablar a nivel nacional de la conectividad, de los valores, de los accesos y de los roles de quienes prestan servicios que no tienen alternativas, y también de las propuestas de mediano y largo plazos para hacernos cargo del aumento del parque vehicular y de la falta de vías alternativas.

El consenso internacional en la batalla contra la congestión indica que se deben reducir lo más posible las detenciones de los vehículos en las carreteras. Por eso no fue sorpresa que, de manera inmediata y natural, se hablara de aumentar los pórticos de TAG, y posiblemente haya un gran consenso en dicha materia.

Sin embargo, si vamos a considerar el TAG como respuesta central, primero cabe preguntarse cuál es el alcance que este tiene. Por ejemplo, en mi distrito se ha articulado un movimiento por no más TAG y peajes que aborda de manera crítica aspectos sobre los cuales invito a reflexionar a este hemiciclo:

Primero, el cobro usurero aumenta el costo de la vida de todas las personas, pues todo llega a los distribuidores por vías concesionadas. Hago presente que el mes pasado solicité al señor ministro vía oficio los valores históricos y aún no tengo ninguna respuesta.

Segundo, la escasez de participación de la ciudadanía en el desarrollo de los proyectos.

Tercero, derogar la vinculación que existe entre la deuda con un privado y la obtención del permiso de circulación; diferenciación de la tarifa aplicada a las motocicletas y que se modifiquen las barreras de seguridad, pues atentan directamente contra la vida de los motociclistas y muchas de ellas están obsoletas.

Siguiendo con el caso del distrito N° 14, resulta relevante señalar que, producto de la alta congestión y de las medidas que se toman para evitarla, las cuales sabemos que no han tenido el resultado que queremos, se ha afectado sobremanera a la comuna de Curacaví -pertenece al distrito N° 14- y su hospital, al cual es enviada la mayoría de los accidentados por estas determinaciones y que colapsa por no contar con la infraestructura, personal y competencia necesaria para atender tales emergencias.

Por ello, aprovechando la presencia de los ministros en la Sala, pido que se tomen en cuenta dichas consideraciones para eventos futuros.

Finalmente, cabe recordar que en el programa del Presidente Sebastián Piñera se señala que se impulsará la construcción de trenes urbanos -es sumamente importante recordarlo- en Antofagasta, La Serena-Coquimbo, Gran Valparaíso, Gran Concepción, Temuco/Padre Las Casas, Puerto Montt/Puerto Varas y Santiago-Valparaíso. Así figura en la página 68 del programa de gobierno.

Por eso, señora Presidenta, le ruego, por favor, que se recuerde a los ministros que esas obras están contempladas en el programa de gobierno y se tienen que ejecutar.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ,** doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Boris Barrera.

El señor **BARRERA**.- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a los ministros presentes en la Sala.

Sin duda que los altos niveles de congestión vehicular, como los atestiguados en la ruta 68 y en la carretera panamericana cuando existe gran flujo de automóviles en las zonas urbanas e interurbanas, dan cuenta de la necesidad de revisar las políticas de infraestructura y transporte en Chile, cuyo eje es el desarrollo de obras públicas, en este caso de autopistas, mediante privados, para dar cabida al transporte motorizado de mercancías y pasajeros.

A nuestro entender, la congestión vehicular es un fenómeno que acompaña estructuralmente el desarrollo del transporte en torno al automóvil, los combustibles fósiles y las autopistas. En nuestro país se sobreutilizan los medios de transportes que usan algún combustible fósil. El 83,5 por ciento de la carga se desplaza por camiones y solo el 3,2 por ciento por tren. Lo mismo acontece con el desplazamiento de pasajeros: el 60 por ciento de los traslados se efectúa por las autopistas, el 27 por ciento por ferrocarril y el 11,5 por ciento por vía aérea.

En esa misma línea, el 90 por ciento de los vehículos, que involucran aproximadamente 4,5 millones de unidades, son particulares y el 4 por ciento es destinado al transporte público, lo que da cuenta de que las políticas de transporte han favorecido el desarrollo de mercados basados casi exclusivamente en el transporte privado y motorizado, y que nuestra infraestructura se construyó sobre ese diseño.

Por ejemplo, la construcción de autopistas, a pesar de ser un monopolio natural -por lo menos en Santiago, casi todas las licitaciones recaen en tres empresas-, está poco regulado. Existen mecanismos que fomentan la transmisión de costos a los usuarios y altas ganancias para las empresas concesionarias a través del TAG.

Lo anterior no es un misterio. En su memoria anual de 2017, la empresa concesionaria Autopista Costanera Norte, que el año pasado totalizó utilidades por 67.619 millones de pesos, indicó que el alza de 13,5 por ciento en sus ganancias respecto de 2010 se debe principalmente al incremento en el tráfico, al reajuste de las tarifas y al reconocimiento de ingresos por mantención de nuevas obras. Es decir, para los concesionarios, el TAG y la alta afluencia de vehículos son una fuente de riqueza y lucro.

Progresivamente, el costo de mantención de las autopistas va a la baja para las concesionarias, a la vez que la tarifa del TAG sube todos los años, lo que permite, a través del abuso en contra de los conductores, que las empresas lleguen a percibir utilidades cercanas al 20 por ciento anual.

En ese plano, si bien algunas propuestas del gobierno para enfrentar la congestión pueden ser bien intencionadas, nos preocupa que sean claramente insuficientes. Por ejemplo, la instalación de TAG en las carreteras o la automatización de los pórticos no impedirán ni la congestión ni los cobros abusivos…

La señora **FERNÁNDEZ,** doña Maya (Presidenta).- Ha terminado su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado José Pérez.

El señor **PÉREZ** (don José).- Señora Presidenta, primero, saludo a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones y al ministro de Obras Públicas.

Celebro que estemos discutiendo un tema tan importante en esta sesión especial, que dice relación con la saturación de la ruta 68 y de la carretera longitudinal 5 Sur, conocida comúnmente como carretera panamericana.

La verdad es que todos los fines de semana largos se producen tacos gigantescos, como han mencionado mis colegas. Pero lo peor es que mucha gente pierde la vida. Al día de ayer, eran 22 las víctimas fatales con motivo del fin de semana largo, sin perjuicio de los que quedaron con lesiones graves, que están en los hospitales, o con lesiones de menor gravedad.

Debemos buscar alguna forma que rápidamente nos permita -o tan pronto como sea posible desde el punto de vista económico- dar solución a estos problemas. De hecho, tenemos algunos mecanismos que pueden permitirnos, con bajo costo, avanzar en esta materia tan fundamental.

El ferrocarril que tenemos desde Santiago a Chillán perfectamente bien podría hacer a futuro lo mismo que hacía antes: cubrir el tramo Santiago-Puerto Montt; existe una franja disponible para ello. Por lo pronto ¿por qué no prolongar el recorrido de ese tren, al menos, hasta Cabrero, en una recta que abarcaría 50 kilómetros al sur de Chillán? Con ello podrían atenderse las necesidades de la gente de las provincias de Biobío y de Malleco. Después de ello podría pensarse en prolongar el recorrido hacia el sur de Chile.

El tren Corto Laja, en la provincia de Biobío, atiende a las comunas de Laja, Concepción, Talcahuano y llega hasta Coronel. Si lo prolongamos hasta Lota, ubicado a 10 o 12 kilómetros de distancia, se podría atender a una población tremendamente modesta y muy carenciada, que viaja a diario hasta Concepción para cumplir con sus compromisos laborales. También podríamos utilizar el ferrocarril de carga a fin de descongestionar las carreteras de aquellos camiones cargados con combustibles, gas, ácido sulfúrico y otros productos químicos muy peligrosos, que no deberían transitar por ellas.

Señora ministra de Transportes y Telecomunicaciones, y señor ministro de Obras Públicas, debemos aprovechar las vías existentes para prolongar el ferrocarril y solucionar el problema. Por cierto, la construcción de una tercera vía en las dos rutas mencionadas es muy importante, pero creo que esa obra implicaría un costo muy superior al que hoy estamos planteando. El ferrocarril de Santiago a Valparaíso también es un anhelo, una esperanza y una necesidad urgente que podríamos abordar.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ,** doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Tomás Hirsch.

El señor **HIRSCH**.- Señora Presidenta, respecto de la congestión vial, es necesario aclarar que los humanistas no estamos en contra de la asociación público-privada. No vemos al Estado como un verdadero y único fetiche del desarrollo y la justicia, pero tampoco lo creemos de los privados ni mucho menos de los grandes y especulativos grupos económicos.

El problema, entonces, no es Estado versus privados, sino beneficiarios versus perjudicados, pues cualquier obra pública debe tener como beneficiarios claros y concretos a los propios ciudadanos por sobre cualquier otra consideración. Ese es el objetivo de cualquier obra pública: beneficiar a los ciudadanos. Pero habitualmente pasa que los supuestos beneficiarios terminan siendo realmente los "perjudiciarios" del proyecto. Basta que recordemos a los vecinos del puente Caucau, en Valdivia, entre tantos otros.

Cuando se ve el marco jurídico construido y aprobado por gobiernos y parlamentarios anteriores, en el que están institucionalizados, por ejemplo, los ingresos mínimos garantizados para las concesionarias, uno comienza a darse cuenta de que hay algo que está mal y que no cuadra en esta religión del libre mercado. El ingreso mínimo garantizado significa que a las concesionarias de las autopistas, el Estado -es decir, todos los chilenos- les asegura un flujo mínimo de automóviles, y si ese número no se cumple, el Estado -es decir, nuevamente, todos nosotros-, les pagará la diferencia. A cualquier humilde panadero de Lo Hermida, en la comuna de Peñalolén, le encantaría que el Estado le garantizara un volumen mínimo de venta de pan, pero ello no es así.

A los emprendedores les han hecho creer, ilusoriamente, que el libre mercado existe, mientras que a los grandes grupos económicos les garantizan sus utilidades a toda costa.

Según cálculos de la revista Economía y Negocios de El Mercurio, entre 2010 y 2017 concesionarias de las autopistas urbanas incrementaron sus ganancias en 507 por ciento. En tanto, en el caso de las autopistas interurbanas, la que más aumentó sus ganancias fue la concesionaria de la ruta 68, en 158 por ciento, lo que equivale a 33.600 millones de pesos. Se trata de la misma concesionaria de la ruta donde se produjo el gigantesco taco al término del verano recién pasado.

Entonces, cuando uno ve estos datos empieza a sospechar, le aflora la suspicacia. Cuando uno se entera de que en otros países las barreras de los peajes se levantan automáticamente cuando la congestión en las autopistas es grande, mientras que en Chile hasta hace poco se cobraba peaje incluso al paso de los carros de Bomberos y a las ambulancias por aquellas, ¡claro que se pone suspicaz! Lo mismo sucede cuando uno se entera de que en las autopistas urbanas los contratos estipulan que cuando hay mayor congestión la tarifa aumenta. Es decir, contractualmente las concesionarias tienen un incentivo perverso para hacer que las cosas sean cada vez más difíciles para los usuarios.

Eso es lo que sucede hoy con las carreteras en nuestro país: en definitiva, fueron diseñadas para beneficiar a las grandes concesionarias y no a la ciudadanía, y ello debe cambiar.

He dicho.

-Aplausos.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra, por 2,7 minutos, el diputado señor Diego Schalper.

El señor **SCHALPER**.- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a la ministra Hutt y al ministro Fontaine. Es un gusto tenerlos acá. La verdad es que nadie puede pretender que en el poco tiempo que llevan ejerciendo sus funciones resuelvan problemas relacionados con proyectos mal ejecutados por mucho tiempo y con decisiones mal tomadas en gobiernos anteriores.

A continuación, me referiré a dos aspectos.

Primero, al metrotrén Rancagua-Santiago, que, como usted bien sabe, tiene muy escasas frecuencias: de ida, 05.30, 06.00, 16.30 y 19.00 horas, lo que poco contribuye a la descongestión. Y lo mismo ocurre de vuelta, pues también tiene solo cuatro frecuencias. Además, el mal estado de los trenes y la incapacidad de ser una solución real para la gente del valle del Cachapoal son evidentes.

Segundo, al famoso Rancagua Express. El gobierno anterior dijo que ese proyecto se encontraría operativo el último trimestre de 2015, pero estamos en mayo de 2018 y hasta donde sé todavía no es posible contar con dicho servicio de trenes. Así, más que Rancagua Express, hoy denominamos a ese proyecto "Rancagua Estrés", porque tiene estresados a todos los granerinos, a los rancagüinos y a la gente de Machalí, que confiaban en esta alternativa de transporte que les permitiría llegar más rápido a sus respectivos trabajos, cuando en verdad no se trata más que de una promesa incumplida.

Por otra parte, quiero señalar que durante el gobierno anterior se pidió en reiteradas ocasiones una reunión al presidente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, quien mantiene su cargo en este período gubernamental, sin recibir respuesta alguna al respecto.

Lo que hoy se conoce como metrotrén Rancagua-Santiago es una vergüenza, porque se trata de una promesa incumplida que se ha ido sucediendo en el tiempo, jugando con las expectativas de miles de personas que veían una oportunidad en aquel.

Señora Presidenta, en los treinta segundos que me quedan haré una breve reflexión.

Es cierto que los atochamientos que ocurren durante los fines de semana largos en nuestras carreteras son noticia, porque la prensa chilena suele atender ese tipo de situaciones que tanto interesan a los santiaguinos. Pero déjeme decirle que el verdadero problema de las comunas rurales y las regiones es la falta de conectividad entre sus pueblos urbanos, lo cual ocupa pocas páginas en los diarios de circulación nacional, pero es muy importante para las familias más vulnerables, especialmente en los sectores rurales.

He dicho.

-*Aplausos.*

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra, por un minuto y medio, el diputado señor Jorge Sabag.

El señor **SABAG**.- Señora Presidenta, seré muy breve en mi intervención, pues solo quiero reforzar la idea del ferrocarril.

Hoy, el transporte sobre rieles está en una situación de orfandad y carga con una mochila de deudas que resulta insostenible para pensar en una recuperación.

Sé que esa es una tarea de país. Por eso, por intermedio de la señora Presidenta pido al ministro de Obras Públicas y a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones la elaboración de una política de recuperación de ferrocarriles. Ferrocarriles fue la columna vertebral del desarrollo del país en el siglo XIX, pero su situación actual es realmente dolorosa. Sin embargo, creo que puede contribuir al transporte multimodal que queremos desarrollar en nuestro país, pues en los últimos veinte años el sistema ha estado sobrecargado y ha subsidiado al transporte por carretera.

El ferrocarril tiene muchas bondades: es mucho más amigable con el medio ambiente y bastante más eficiente. Por ello, pido que se estudie la factibilidad de construir un tren Santiago-Valparaíso, uno Santiago-Chillán y otro Chillán-Concepción. Sería muy bienvenida una evaluación técnico-económica para ver si es factible implementar esos trenes en el futuro. Ello nos permitirá contar con un sistema multimodal de transporte y así contribuir al desarrollo armónico de nuestro país.

He dicho.

El señor **MULET** (Vicepresidente).- Tiene la palabra, hasta por tres minutos, el diputado señor Celso Morales.

El señor **MORALES**.- Señor Presidente, ¿qué duda cabe de que el problema que significa hoy la congestión vehicular pasa por hacer una mayor inversión en carreteras? Nadie de esta Corporación podrá no entender que una solución que impacte directamente en esa situación debe ligarse a una mayor inversión. Pero esa mayor inversión el Estado no la puede hacer ciento por ciento con recursos propios, por lo que debe realizarla vía concesiones.

Por eso, pido al ministro de Obras Públicas que respecto de la Ruta del Maipo, autopista concesionada que va desde Santiago hasta Talca, pueda considerarse la construcción de una tercera pista. Ello, porque entiendo que dentro de las posibilidades de ampliación de la ruta solo se considera el tramo hasta Rancagua.

Por tanto, si se pudiera avanzar en la construcción de la tercera pista entre Santiago y Talca se aliviaría la congestión de la ruta 5 Sur, especialmente en la zona de Curicó y Talca. Ello, pues la alta congestión que se produce en dicho tramo repercute significativamente en la ocurrencia de accidentes debido a los accesos que hay en las grandes ciudades, como Curicó, especialmente en el acceso sur de dicha ciudad, donde la salida hacia la carretera en cuestión es muy peligrosa. Así, la ampliación de la autopista en el tramo señalado podría mitigar enormemente la ocurrencia de accidentes.

Por otra parte, el problema de la congestión vehicular se da cada vez que hay un fin de semana largo. Ahí se implementan distintas alternativas en las carreteras en relación con los peajes para facilitar el flujo vehicular en los tramos de mayor congestión. Al respecto, solicito que en esas ocasiones se libere del pago del peaje correspondiente a los automovilistas que se enfrentan al problema de una menor cantidad de cabinas disponibles para tales efectos. Lo anterior, por la exclusiva razón de que ellos están pagando las consecuencias de lo que consideramos correcto: que hay que priorizar las zonas donde existe mayor congestión vehicular. Los automovilistas que van en sentido contrario, que también quieren disfrutar de estos fines de semana de recreación, no tienen por qué pagar las consecuencias generadas por la congestión vehicular que se produce en esos días.

Señor Presidente, esas son las cosas que consideramos importante realizar.

He dicho.

El señor **MULET** (Vicepresidente).- Tiene la palabra, hasta por tres minutos, el diputado señor Raúl Leiva.

El señor **LEIVA**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo al ministro de Obras Públicas y a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

¡Qué bueno que estemos realizando una sesión especial para analizar un tema complejo, como es el que personas que vienen de vuelta de un fin de semana largo deban sufrir un taco de dos, tres o cuatro horas para llegar a su casa desde su lugar de vacaciones! Este es el drama que viven todos los días decenas, miles de vecinos de Melipilla, El Monte, Talagante, Peñaflor, Isla de Maipo y Padre Hurtado, a consecuencia de la absoluta congestión de la Autopista del Sol, además, trasladándose muchas veces en el transporte público, que además es inseguro y de mala calidad.

Por eso, se hace necesario y urgente para toda nuestra zona, para las provincias de Melipilla y de Talagante, contar con un metrotrén, un metrotrén -lo dije, y lo reitero- que siempre fue motivo de campaña de todos lados, un mal chiste que sentimos todos quienes vivimos en el sector.

Así, se requiere de manera urgente contar con un transporte público de calidad, sostenible y seguro. La respuesta, más que nuevas carreteras o más restricciones vehiculares, es contar con un metrotrén que dé justa respuesta a las demandas que hacen los vecinos del sector poniente de la Región Metropolitana, en este ámbito, para mejorar su calidad de vida.

Según los análisis de la propia Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), este sería el tren de cercanía con mayor demanda en el transporte público.

Nos reunimos con la ministra y con todos los alcaldes de la zona para tratar este tema. Luego, a través de la Cámara, oficiamos para que nos informaran cuál es el real estado del metrotrén a Melipilla, y la respuesta que nos dio la empresa de ferrocarriles es que en diciembre de 2017 se remitió el segundo informe consolidado de solicitudes de ampliaciones, rectificaciones y aclaraciones (Icsara) al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y que la respuesta respecto de esta ampliación se dará recién a fines de octubre del año en curso, por lo cual deberán pasar más de diez meses hasta que obtengamos esa respuesta.

Por esa razón, señora Presidenta, se requiere voluntad de ayudar a los vecinos de un sector que necesita con urgencia un metrotrén, a fin de dar solución al problema que significa para ellos tener que destinar cuatro o cinco horas diarias solo a transportarse, y en un sistema de mala calidad e inseguro. Ese es tiempo que le restan a sus familias y a las posibilidades de desarrollarse y mejorar su calidad de vida.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra, hasta por dos minutos y medio, el diputado Pablo Prieto.

El señor **PRIETO**.- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a los ministros presentes en la Sala.

Me alegra mucho que el diputado Tomás Hirsch y yo estemos en la misma sintonía, pues creo que la única manera de crecer y progresar como país en materia de carreteras es a través de la alianza público-privada.

Lo digo porque en la región que represento hay diversas necesidades de infraestructura que podrían abordarse por esa vía.

La ruta del Maule, entre Talca y Chillán, fue la primera que se concesionó, en 1997, momento a partir del cual ocurrieron varias situaciones que no se solucionaron, quizás por inexperiencia, pero de las cuales fuimos aprendiendo. Por ello, espero que esos problemas se solucionen en la licitación de 2020 y que en dicho proceso haya mayor participación de las comunidades.

El problema más grave se produce los fines de semana, como bien planteó el diputado Jorge Sabag, normalmente cuando se trata de un feriado largo o hay días "sándwich". En esas circunstancias la cantidad de vehículos que circulan por esa carretera bordea los 4.400, como también mencionó el diputado Sabag, no obstante que la carretera está habilitada para un flujo de alrededor de 1.500 a 1.600 vehículos por vía. Por tanto, en dos vías caben solo 3.200 automóviles, no los 4.400 que circulan esos fines de semana. Cuando el flujo es mayor, se produce congestión.

A veces les echamos la culpa a los peajes por esa congestión; pero no son los peajes los que crean el problema, sino el embudo que se forma para pasar por los peajes, lo que genera una reducción de velocidad y el consecuente atochamiento vehicular. Sin embargo, también hay un problema vinculado con la responsabilidad social que deben tener todas las concesionarias -en Ruta del Maule sí la tienen-, que se relaciona con la educación vial que deben tener…

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Señor diputado, ha finalizado su tiempo.

Tiene la palabra, hasta por un minuto, la diputada Joanna Pérez.

La señora **PÉREZ** (doña Joanna).- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a los ministros presentes.

Este espacio nos abre una tremenda oportunidad para descentralizar de verdad y cumplir promesas de campaña del actual Presidente y de la Presidenta anterior.

Por ello, pido concretar un anhelado sueño que mejoraría la calidad de vida de los habitantes de comunas como San Pedro de la Paz, Coronel, Lota y de la provincia de Arauco: el descongestionamiento de la ruta 160, que da acceso a esa provincia. Para ello es necesario concretar el proyecto Biotrén a Lota y, por qué no, si vamos a pensar en las grandes inversiones en obras públicas y transporte, también podemos pensar en mejorar el tren de Concepción al sur, pensando en un tren rápido.

Las regiones nos merecemos tener infraestructura de buena calidad y ello supone hacer inversiones reales en ellas.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra, hasta por tres minutos, la diputada María José Hoffmann.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señora Presidenta, voy a tomar todo el tiempo que le resta a mi bancada.

Saludo por su intermedio a los ministros que nos acompañan hasta estas altas horas de la noche.

Lo primero que voy a hacer es felicitar al gobierno, al ministro, a la ministra y también al subsecretario Lucas Palacios, porque -hay que decirlo con toda fuerza- tuvimos un fin de semana impecable. No obstante que durante la Semana Santa hubo varios problemas de congestión, este fin de semana se logró, de acuerdo a un plan de contingencia, reducir los tacos significativamente.

Creo que ese es el problema de fondo, porque para las personas, para las familias, para los chilenos no se soluciona todo solo con más recursos. Obviamente que son importantes, pero se requiere mejorar la gestión.

Si a las personas les entregan información, toman decisiones racionales, y eso fue lo que ocurrió el pasado fin de semana largo. El plan de contingencia constó, básicamente, de los siguientes puntos: más cobradores en los peajes, mensajería en la ruta, redes sociales, rebajas y ampliación de pistas. Eso es lo que necesitábamos.

No cabe duda de que necesitamos más inversión en infraestructura, pero cuando a la gente se le entrega información, toma decisiones racionales, y creo que esa también es una forma de involucrar a la ciudadanía en la solución de los problemas públicos.

Eso, por una parte, y es la gran lección que nos debiera quedar después del fin de semana que acaba de pasar, que es la razón por la que se citó a esta sesión especial.

En el tema de fondo -en esto quizás seré políticamente incorrecta-, qué duda cabe de que necesitamos mayor inversión. Pero no todo se soluciona yendo a Santiago; la Quinta Región no empieza ni termina en la ruta 68. Esa no es la prioridad de la región, pues tenemos graves problemas de conectividad en Marga Marga, en la ruta de la Fruta, en San Antonio, en Aconcagua, en el Gran Valparaíso, al punto que ni siquiera hemos sido capaces de solucionar la integración entre Valparaíso y Viña del Mar.

Por lo tanto, bienvenido el debate, busquemos alternativas; pero tengamos claro que este no es el problema principal en la Región de Valparaíso. Lo digo con tono de alerta, porque necesitamos mayor inversión, pero ojalá que no sea a costa de otros proyectos relevantes para nuestra zona.

En ese sentido, los ministros son los encargados de tomar estas decisiones, pero no sé si la tercera pista sea la solución. Me inclino por lo que mencionó uno de los colegas diputados: modernizarnos a través de líneas ferroviarias, de trenes. Hay proyectos pendientes, como el del tren rápido entre Santiago y Valparaíso o el de extensión del tren a Melipilla, que esperamos llegue hasta San Antonio, y no solo con carga, sino también con pasajeros. Ustedes saben que el puerto más importante de Chile debiera tener una ruta ferroviaria.

Entonces, lo que quiero dejar claro es, primero, que felicito a las autoridades sectoriales por la gestión del fin de semana; segundo, que esta sesión fue convocada a raíz de una crisis, de una contingencia que no se soluciona solo con más recursos, sino también informando a la

gente para que tome decisiones racionales, y tercero, que la solución que se estudie en los próximos meses a los problemas de los santiaguinos que vienen a Valparaíso no debe ser a costa de quienes viven en la Quinta Región, que sufren día a día la falta de conectividad.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Leonidas Romero.

El señor **ROMERO**.- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y a su par de Obras Públicas, señor Juan Andrés Fontaine.

Es bueno que se haya producido tacos en la Panamericana y en la ruta 68 debidos a un fin de semana largo, porque eso lo vivimos todos los días del año en mi región. Por ejemplo, un trayecto que se hace en media hora en la noche, en días de semana e, incluso, en domingos se hace en dos horas y media o tres horas.

Debido a una negociación o a una conversación realizada en el primer gobierno del Presidente Sebastián Piñera, empresas privadas entregaron el 90 por ciento de los terrenos para construir la ruta Pie de Monte. Pasó el gobierno de la señora Bachelet, pero no se hizo absolutamente nada. En la actualidad, tenemos la mal llamada ruta 160, que es una calle de servicio que une Concepción, San Pedro y Coronel, que cuenta con cerca de quince semáforos. En consecuencia, como dije, no es una ruta, sino una calle de servicio.

En el primer gobierno del Presidente Sebastián Piñera logramos que se realizara un estudio para instalar y poner en servicio el Biotrén a Coronel, que bajo el gobierno de la señora Bachelet se puso en servicio con los desechos que genera la Región Metropolitana. Tenemos trenes que tienen más de 40 años y un ramal, que une a Concepción, San Pedro y Coronel, pero que debiera llegar a Lota, que financia los ramales a Talcahuano, a Hualqui y a Chiguayante.

Por lo tanto, solicito a la ministra de Transportes y al ministro de Obras Públicas que se agilicen los trámites para concretar esa obra.

Debo hacer presente que la comunidad está de acuerdo con que se construya la ruta Pie de Monte, el Puente Industrial, en el ámbito privado si es necesario, para sacar los camiones de alto tonelaje, los que deberán pagar peaje, pero si los conductores de vehículos particulares tuvieran esta alternativa ahora, no me cabe ninguna duda, ministra y ministro, que optarían por utilizar la ruta Pie de Monte o la ruta Costera, porque se evitarían tres horas y media de viaje, el gasto de combustible, el estrés y la contaminación.

Lamento que un proyecto que quedó muy avanzado en el primer gobierno del Presidente Piñera, bajo la administración…

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Ha concluido su tiempo, diputado Romero.

Tiene la palabra el diputado Gabriel Silber.

El señor **SILBER**.- Señora Presidenta, sin duda, el tema de las concesiones va mucho más allá del episodio crítico que se vivió en la ruta 68. No obstante, pensar que en esta Sala vamos a encontrar expertos en transportes y en planes de contingencia o que, a partir de lo que ocurrió ese fin de semana, damos por zanjada la situación de las concesiones, creo que es vivir en el mundo de Bilz y Pap.

A esta misma hora en que estamos sesionando, 20.30 horas, gran parte de los vecinos de mi distrito, ubicado en la zona poniente de la Región Metropolitana, pasan mucho tiempo en un taco que está motivado por un servicio de carreteras por el cual se está pagando.

No quiero caer en el populismo de decir que hay que acabar con las concesiones porque ha sido un modelo negativo para Chile, ya que a través de él hemos apalancado inversiones para nuestra infraestructura pública, pero es ser un poco miope si se piensa que ese modelo no requiere de una revisión de parte de nosotros de la legislación y de las condiciones con las cuales trabajamos con los particulares.

Por lo tanto, más que hablar de tres por uno, de los peajistas, etcétera, creo que es bueno que nos sentemos a conversar en serio. Quizás algunos quieran invisibilizar las manifestaciones del movimiento "No al TAG", porque podrían pensar que detrás hay un determinado partido político. Pero, por el contrario, vemos que hay indignación en los usuarios y que tenemos una tasa de demora importante respecto del TAG, lo que no se condice con el premio asegurado para las concesionarias que reciben al final de año un reajuste de 3,5 por ciento más IPC. En la actualidad, no existe ningún negocio que tenga aseguradas esas condiciones en sus ingresos si ello no va aparejado de inversión y de mitigación de la congestión, porque vemos plazas de peajes absolutamente obsoletas que generan tacos, ya que no se implementan sistemas *free flow*. Por lo tanto, este sistema requiere modificaciones legales.

La ley de concesiones no está escrita en piedra o es intocable, como algunos dicen. Por el contrario, gente que vive en el perímetro urbano de la Región Metropolitana destina a este concepto 80.000 o 120.000 pesos, lo que representa un desembolso económico importante, por lo que consideramos que ya es hora de ponerle el cascabel al gato y…

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Ha terminado su tiempo, honorable diputado.

Tiene la palabra el diputado Carlos Kuschel.

El señor **KUSCHEL**.- Señora Presidenta, agradezco la oportunidad de conversar estos temas.

Me quiero referir a una zona donde no tenemos tacos, pero la gente demora en llegar a su destino, como si existieran tacos, por la mala calidad de los caminos, los que se cortan en invierno por la nieve, por las lluvias, etcétera. Me refiero principalmente a la falta de pavimentación asfáltica para llegar a Hornopirén, comuna de Hualaihué; a Río Puelo, que está a pocos kilómetros, en la comuna de Cochamó; a Palena, a Futaleufú y a Chaitén, en la provincia de Palena; al pequeño tramo que falta entre Pargua y Carelmapu, entre las comunas de Calbuco y Maullín; la doble vía que se está planteando hacia Quellón, ya que hay que partir por los puntos críticos donde se han producido accidentes en los que ha muerto gente.

También están en esta situación algunas islas muy grandes y que tienen muchos vehículos, como Puluqui y Guar, ubicadas en la comuna de Calbuco, y Maillén, situada en la comuna de Puerto Montt.

Finalmente, es necesario terminar los escasos tramos que restan entre Hornopirén y Puerto Aysén para culminar la carretera entre Puerto Montt y Coyhaique.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Renato Garín.

El señor **GARÍN**.- Señora Presidenta, por su intermedio saludo al ministro y a la ministra presentes.

Estamos en un contexto general y corresponde evaluar en profundidad las concesiones en Chile, sin dogmas ni ideologías, pero con sentido crítico. Las concesiones, como marco regulatorio general, han entregado demasiado poder a las administradoras de las carreteras y muy poco a los usuarios y a los ciudadanos, lo que se traduce en mal servicio, en altas tarifas, en condiciones inseguras en las carreteras, en malos accesos y en pocas inversiones de los privados.

¿Por qué estamos celebrando una sesión especial? Estamos por una situación concreta, cual es la de los tacos producidos durante un fin de semana específico. No obstante, el problema que enfrenta Chile respecto de sus obras públicas es estructural, porque requerimos mayores y mejores obras públicas. Hay regiones, como Magallanes, por ejemplo, que prácticamente no tienen conexiones viales y que el avión es el único recurso al que pueden echar mano sus habitantes.

Pensemos a Chile como un largo trayecto que todos los días lleva a miles de ciudadanos por distintas vías y por diversas carreteras, siempre atochadas. Pensemos en la autopista del Sol, de mi distrito; en la carretera F-94, de San Antonio; en la conurbación La Serena-Coquimbo, en la Cuarta Región; en el acceso a la carretera en la Región de Los Lagos.

¿Qué implica esto para los ciudadanos? ¿Qué estamos discutiendo aquí, queridos colegas? El bien jurídico afectado es el derecho al ocio, reconocido en las cartas internacionales de derechos humanos y en el número 1° del artículo 19 de nuestra Constitución, referido a la integridad psíquica de la persona. El derecho al ocio implica que la vida no es para trabajar, que tenemos derecho al tiempo libre, a recrearnos, a aprender, a leer, a estar con nuestros hijos y a cultivar las relaciones familiares. Para eso es el tiempo dedicado al ocio. El derecho al ocio es reconocido en muchos lugares del mundo.

¿La situación que hoy analizamos es solo un problema de carreteras? No, no lo es. ¿Las carreteras son un problema hoy en día? Sí, lo son, y por eso lo estamos discutiendo, pero hay más problemas que solo las carreteras. Hay un problema de alternativas, como el que viven los ciudadanos de las comunas de Lampa o Quilicura, que no tienen más alternativas de salida que una carretera.

¿Qué sucede con el tren? Escucho a los colegas hablar alegremente sobre el tren y quiero recordar que durante la campaña presidencial un precandidato del Frente Amplio habló sobre el tren y puso el acento en él, pero rápidamente los editoriales de los dos diarios principales

del país dijeron que se trataba de populismo, de demagogia. Sin embargo, cuando aparece una empresa china que promueve el tren rápido entre Santiago y Valparaíso, tal como lo hizo el Frente Amplio, la demagogia y el populismo se empiezan a desvanecer y aparecen la confianza y la seguridad en los capitales extranjeros. Hoy puedo ver que a los diputados, de lado a lado, se les ha pegado el populismo y la demagogia al hablar sobre el tren.

El tren es una necesidad histórica para Chile, como lo es el metrotrén para Melipilla, el tren a Rancagua o el tren a San Bernardo, que hoy se encuentra operativo.

Ahora bien, con respecto a los taxis y a los peajes -materia muy importante-, hoy existe un movimiento social denominado "No + abusos de TAG y peajes". ¿Qué nos dice ese movimiento? Que la tasa de saturación se sobreutiliza de mala manera en las autopistas urbanas y se cobran tarifas demasiado elevadas para el servicio que entregan, que el pase diario es un mal negocio para los usuarios, que unir las multas de los TAG con los permisos de circulación está mal, porque el Estado no puede hacer un reproche de esa índole a los ciudadanos por no pagar una multa de TAG. Debemos separar el permiso de circulación del TAG y no se pueden cobrar más multas por protestar en las carreteras, porque eso es amedrentar a los ciudadanos.

Este es un negocio redondo. ¡Se ha recuperado quince veces lo invertido en la Autopista del Sol! ¿Negocio redondo para quién? ¡Para las grandes corporaciones!

Reitero: desde el Frente Amplio defendemos el derecho al ocio de los ciudadanos y revisaremos las concesiones.

He dicho.

-*Aplausos.*

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Jaime Mulet.

El señor **MULET**.- Señora Presidenta, aprovechando que esta sesión tiene por objeto analizar la situación de congestión de las carreteras, creo importante plantear un problema que afecta a la Región de Atacama y que dice relación con la ruta que une a las ciudades de La Serena con Vallenar, Vallenar con Copiapó y Copiapó con Caldera, fundamentalmente por el estado en que se encuentra dicha ruta concesionada, que además es bastante cara, pues recorrerla significa pagar alrededor de 10.000 pesos en peajes.

Después de los aluviones de 2015 y 2017, se vive una situación de vulnerabilidad y hay varios problemas que afectan a las bermas y a la carretera misma, que la transforman en una vía absolutamente peligrosa en varios tramos. Han pasado varios años desde los aluviones y no se han hecho las reparaciones oportunamente.

Por eso, solicito que el señor ministro de Obras Públicas nos entregue su apreciación sobre la materia.

Por último, es muy importante saber qué va a pasar con la continuación de la concesión de la ruta hacia el norte de Caldera, porque Chile no termina allí, sino que sigue a Chañaral, a Antofagasta y más allá. Necesitamos una carretera de doble vía para las ciudades del norte, por las mismas razones que las justifican en otros sectores del país. Uno de los factores a considerar es la gran cantidad de accidentes -hace poco hubo uno en que falleció una importante cantidad de personas-, debido a que la carretera no tiene doble vía y sus estándares de calidad son bastante bajos.

Por ello, aprovecho esta instancia para solicitar formalmente al ministro que dé respuesta a estas consultas.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Miguel Mellado.

El señor **MELLADO** (don Miguel).- Señora Presidenta, quizá no es políticamente correcto decir que los tacos entre las ciudades de Viña del Mar y Santiago no me importan mucho, porque llegar en una hora y media a Santiago o en dos horas no es una diferencia tan significativa. Lo que sí me importa es que en mi Región de La Araucanía hay 20.000 kilómetros de camino de ripio y de tierra que no han sido pavimentados. Tenemos un atraso tremendo de obras en esa zona.

También me preocupa que en la ruta que une Freire y Villarrica sucedan los accidentes más grandes y la mayor cantidad de muertes de la Región de la Araucanía, producto de que el camino tiene muchos años, registra mucho tráfico y se encuentra muy mal mantenido.

Es importante llamar la atención hacia lo que ocurre en regiones y no solo preocuparnos del centralismo de Santiago.

Hay que mejorar las concesiones que hizo Ricardo Lagos. Quiero aprovechar la ocasión para recordar al diputado del Frente Amplio que hizo uso de la palabra, que Ricardo Lagos trató de habilitar un tren. ¿Dónde está ese tren, dónde están sus carros y cada una de las cosas que se compraron? Podríamos tener un tren extraordinariamente bueno desde Santiago a Puerto Montt, a través del sistema de concesión, que sería otra vía de comunicación hacia el sur.

Quiero llamar la atención de los ministros hacia las regiones, para que nos fijemos en ellas más que en la capital. En la capital ya existe una cantidad impresionante de autopistas urbanas, muchas de ellas con TAG, y quizás la forma administrativa de evitar los tacos es con la instalación de los TAG de pasada, para que así circulen más rápido los automóviles por las autopistas. Hace falta una mayor preocupación por las regiones, por lo que reclamo por igualdad de trato. Quiero que mi Región de La Araucanía sea observada con mucha atención, para que de una vez por todas podamos salir de la pobreza en que estamos.

Y una persona que debe salir de su casa con botas por un camino de tierra…

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Terminó su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado Jorge Rathgeb.

El señor **RATHGEB**.- Señora Presidenta, este diputado representa a la parte norte de la Región de La Araucanía y créanme que siento envidia de que algunas comunas tengan tacos, porque eso significa que la gente sale y tiene buenos caminos. En la Región de La Araucanía la gente no sale porque sencillamente no existen buenos caminos.

El fin de semana conversé con vecinos que me señalaron la enorme cantidad de hoyos que existen en el camino que une Curacautín y Lonquimay, donde muchas personas que van a turistear ven destruidas las llantas de sus vehículos, por el mal estado del camino. Si no me creen, los puedo invitar para que lo comprueben.

Lo mismo sucede entre las comunas de Los Sauces y Traiguén, entre Los Sauces y Angol y entre Galvarino y Lautaro. Todos esos caminos están en muy mal estado, porque el gobierno de la Presidenta Bachelet no se preocupó de ellos, por lo que creo que este gobierno sí lo

debe hacer, para que la parte norte de la Región de La Araucanía tenga la posibilidad de mejorar sus caminos y así se produzcan tacos. Reitero: tengo envidia de que existan tacos en otras comunas, porque eso significa que la gente utiliza los caminos porque están en buen estado.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Tiene la palabra el ministro Juan Andrés Fontaine.

El señor **FONTAINE** (ministro de Obras Públicas).- Señora Presidenta, celebro la realización de esta sesión sobre un tema que me parece muy relevante y que ciertamente es central en nuestra preocupación como Ministerio de Obras Públicas: la congestión vial, tanto en rutas urbanas como en interurbanas.

Ciertamente, no puedo sino compartir lo dicho por varios de los diputados respecto de la situación de regiones, en las cuales no hay suficientes caminos pavimentados o en buen estado y, en consecuencia, ahí hay problemas que tienen otro cariz y que ciertamente son de gran importancia.

En la presentación no solo me referiré a la congestión, sino también al uso de la infraestructura vial y a la demanda que se ha ido generando por más viajes; a la disponibilidad de infraestructura vial, es decir, la inversión, y a las propuestas que el ministerio está trabajando para encarar esta situación.

Las experiencias de tacos tremendos, particularmente durante los fines de semana largos, las hemos tenido todos quienes vivimos en Santiago y también quienes lo hacen en otras capitales de regiones, lo que demuestra que la inversión en infraestructura vial, o en infraestructura de otro tipo, por ejemplo, ferroviaria, ha quedado rezagada.

Durante el gobierno de la entonces Presidenta Michelle Bachelet la inversión en infraestructura cayó sistemáticamente. Uno de los reflejos de ese problema es precisamente el hecho de que las carreteras no tienen la eficiencia que deberían tener, afectando la falta de inversión en la capacidad de circulación.

Los problemas más importantes se han suscitado en la macrozona central, representada por los puntos rojos en el mapa, específicamente en la ruta 68, que motiva en parte esta sesión; pero también en la ruta 5 Norte y en la ruta 5 Sur, todas las cuales tienen problemas de alta congestión, particularmente en los fines de semana largo, pero también en otros días y fines de semana normales.

Asimismo, hay situaciones complejas de congestión en torno a las autopistas alrededor de Concepción, aunque a una escala todavía no tan alta como la que tenemos en la macrozona central.

Los gráficos de la siguiente imagen reflejan el colapso que vivimos el domingo del fin de Semana Santa. La curva roja del gráfico ubicado a mano izquierda muestra cómo va a aumentando el tránsito a lo largo de ese día, llegando a un *peak* entre 5 y 6 de la tarde de 4.500 vehículos por hora, para una carretera que está diseñada para no más de 3.000 vehículos. Cuando circulan 4.500 vehículos en una hora simplemente la vía colapsa. Eso es lo que se reflejó en forma muy dramática entre las 5 y las 6 de la tarde de ese día.

Sin embargo, también se observa en el gráfico que la línea roja, después de ese *peak*, evidencia una brusca caída por debajo de la línea azul, que corresponde a la estimación que tenían los expertos respecto de lo que iba a ser el flujo en ese día. Eso indica que ese día el

tránsito se concentró, por diversas razones, entre las 5 y las 6 de la tarde, mientras que en las horas inmediatamente siguientes el tráfico bajó mucho y, de hecho, la carretera funcionó normalmente.

La característica de estos días de alto tránsito por fin de semana largo es la concentración de muchos vehículos. Si esos autos se distribuyen en forma relativamente uniforme a lo largo de la tarde, no pasa mayor cosa, pero si esos autos se concentran en una hora, la carretera colapsa.

Así, por ejemplo, el martes 1 de mayo el flujo en la tarde fue de 25.000 vehículos aproximadamente. Si esos vehículos se concentraban, por ejemplo, en cinco horas, habrían sumado 5.000 por hora, lo que habría colapsado la ruta. Si se hubieran distribuido a lo largo de diez horas, no habría habido ningún problema.

Esta es la esencia del problema y es bastante impredecible en qué momento se concentra el flujo. Sin embargo, para eso existe el plan de contingencia, que pretende, a través de distintos mecanismos, como vías segregadas, peajes rebajados a ciertas horas y, sobre todo, mucha información a los usuarios, que las personas planifiquen su viaje y busquen la hora en la cual hay menos tránsito.

Una innovación que hicimos el pasado fin de semana largo, específicamente el día sábado, al salir de Santiago, y a la vuelta, el día martes, fue extender el tiempo del peaje rebajado a 1.000 pesos hasta las 3 de la tarde, lo que tradicionalmente terminaba a la 1 de la tarde. Asimismo, se informó a las personas respecto del estado de las rutas, poniendo pantallas a la entrada de las rutas, con las horas o el tiempo de desplazamiento, y también dejando esa información en la web del MOP, de manera que cualquier usuario podía rápidamente saber a cualquier hora, en tiempo real, cuánto iba a tardar su viaje.

El efecto que esto tuvo se puede observar en el gráfico de la derecha. En esta oportunidad, a diferencia de lo que ocurrió en Semana Santa, el *peak* se dio entre la 1 y las 2 de la tarde, que es el punto máximo de la línea roja en el gráfico de la mano derecha, precisamente en el momento en que estaba funcionando el vulgarmente conocido “peaje a luca”, que ahora terminaba a las 3 de la tarde.

Por tanto, da la impresión de que esa medida logró correr algo la congestión, o más bien el tránsito hacia esa hora, con lo cual disminuyó la congestión.

Esto corresponde a la esencia de lo que estamos tratando de hacer con estas medidas de manejo de tránsito, de gestión de tránsito, que constituyen el plan de contingencia, y que nuevamente deberán ser aplicadas durante el próximo fin de semana largo, que corresponde al 21 de mayo, que puede tener más tránsito que el que acabamos de tener, por el hecho de no tener un interferiado, pues corresponde a tres días seguidos, dado que el 21 de mayo es lunes.

Entonces, lo que hemos estado haciendo es entregar muy buena información e ir adaptando estas medidas de acuerdo a cómo va comportándose la carretera para efectos de lograr que la curva de congestión de tránsito se aplane lo más posible.

En ese sentido, les vengo a pedir ayuda a ustedes, señores diputados, porque creo que de alguna manera este es un deber de todos los que tenemos cierta capacidad de influir en la opinión pública, para que las personas comprendan que la hora de su viaje tiene implicancias importantes en términos de congestión, y así puedan ajustar en lo posible sus planes de viaje para aprovechar las tarifas más bajas de peajes y los momentos de menos congestión.

Si bien esto corresponde a los planes de contingencia, el problema de fondo, como lo han expresado varios diputados, tiene que ver con el fuerte crecimiento que ha tenido el uso de

las carreteras, lo que tiene un efecto positivo, porque la gente quiere viajar y tiene posibilidades de ejercer su derecho al ocio, como decía un señor diputado, lo que -repito- ha llevado a un mayor uso de las carreteras y a un fuerte crecimiento del parque de vehículos.

En 2016 había 254 vehículos por cada 1.000 habitantes. Durante 2017 se vendieron 361.000 vehículos nuevos, y, tal como lo mencionó el diputado Jorge Sabag, este año se espera superar la cifra de 400.000 vehículos vendidos.

Por lo tanto, el parque automotor está creciendo muy fuertemente. La gente tiene sus autos, quiere viajar y eso significa mayor uso de carreteras, lo que probablemente va a seguir ocurriendo en el tiempo.

Hoy -reitero-, la tasa corresponde a 254 autos por cada 1.000 habitantes, que si se compara con los 270 de Argentina, cuyo ingreso por habitante es semejante al nuestro -incluso un poco inferior, lo que significa que tiene más automóviles per cápita que nosotros-, significa que en el corto andar podremos llegar a una tasa similar a la de ellos.

Ahora, respecto de países de la Unión Europea, ellos tienen más del doble de lo que tenemos nosotros en cuanto a penetración de automóvil en la población. Naturalmente, ellos tienen un ingreso más alto, pero en los países europeos en general hay sistemas de trenes muy desarrollados, medio al que muchos de ustedes han hecho referencia; pero incluso así, las personas compran autos, y los utilizan para salir con su familia durante el fin de semana, lo que naturalmente significa una gran carga sobre el sistema de carreteras.

En suma, este problema de la congestión lo vamos a seguir teniendo y, en consecuencia, creemos que vamos a tener que seguir invirtiendo fuertemente en carreteras y también en otras obras de infraestructura.

Suele plantearse como una gran disyuntiva invertir más en carreteras o en trenes. Mi respuesta es que hay que hacer las dos cosas, porque, en general, los automóviles sirven para cubrir las necesidades más privadas. Por ejemplo, un fin de semana la familia quiere salir a pasear en su automóvil y tener toda la libertad de ir a donde quiera, mientras que para el desplazamiento de ida y vuelta al trabajo suele ser mucho más conveniente la locomoción colectiva o, por ejemplo, el sistema de trenes urbanos o interurbanos.

La inversión en infraestructura vial, a través del principal mecanismo, las concesiones, ha sido insuficiente en el último tiempo. Como pueden ver en la diapositiva, hubo una fuerte inversión en la década pasada. El nivel máximo se da el 2004, con 1.612 millones de dólares para proyectos adjudicados en esa fecha. De ahí en adelante tiene una caída muy fuerte hasta el 2009; luego repunta lentamente, hasta 529 millones de dólares el 2014, y después se queda en un nivel levemente más bajo.

En resumen, la inversión no ha sido suficiente y no ha respondido a lo que se necesita. En este punto hay mucha responsabilidad de los gobiernos, porque si bien las inversiones en concesiones pueden tener iniciativa privada, que trae la idea, al final el que decide que haya licitación y adjudica es el Estado, porque se trata de bienes públicos y de obras estatales que son controladas por los gobiernos. Por lo tanto, hemos tenido una falla relacionada con una insuficiente inversión, y nuestro programa significa aumentar las inversiones.

Ahora, no solo ha habido pocas inversiones, sino que, además, el tiempo que media entre las licitaciones o adjudicaciones de los proyectos y que estos se concreten se ha extendido enormemente, debido a las demoras que se producen, por ejemplo, en los procesos de evaluación ambiental o a las intervenciones del Consejo de Monumentos Nacionales para preservar hallazgos arqueológicos. Todo es basado en consideraciones muy legítimas de preser-

vación del medio ambiente o del patrimonio cultural del país, pero desgraciadamente la forma en que opera es muy lenta.

Un diputado se refirió al puente Industrial de Concepción, obra que está adjudicada desde el 2014. No se ha podido iniciar su construcción debido a la prolongada evaluación ambiental y a ciertos cambios de ingeniería que ha sufrido.

Existen enormes demoras en proyectos. Eso significa que, como Estado, desgraciadamente estamos llegando tarde a satisfacer las necesidades de movilidad que se expresan en las carreteras y, particularmente, en forma muy aguda, en los tacos de los fines de semana largos.

En parte, eso también se traduce en que una de las expectativas que teníamos era que las carreteras iban a permitir reducir la tasa de accidentabilidad; pero, como se observa en el gráfico, los accidentes han aumentado, más o menos, al mismo ritmo que ha aumentado la circulación. Es decir, el promedio de vehículos que circula se ha duplicado desde el 2010 en adelante, y los accidentes han aumentado, más o menos, al mismo ritmo. Desgraciadamente, la tasa de accidentabilidad no ha bajado, lo cual, en parte, tiene que ver con que son más frecuentes los accidentes cuando existe mucha congestión, muchos autos circulando.

También se planteó el tema de las concesionarias y sus peajes.

En primer lugar, las concesiones se manejan en función de las bases de licitación que se determinaron hace diez, quince o veinte años. Una vez definidas las bases, estas gobiernan temas como los peajes. Por consiguiente, los peajes quedan fijados en las bases de licitación, y los valores de los peajes en las concesiones interurbanas, que son motivo de preocupación por los tacos, han estado estables desde el 2011 en adelante, en términos reales en UF. Ahora, sí han subido los peajes de las autopistas urbanas, y así está determinado en las bases de los contratos de concesión que se fijaron hace diez, veinte o treinta años.

En las futuras concesiones esto puede hacerse distinto. Se mencionó que el mecanismo de las concesiones puede ser mejorado y, ciertamente, cada nueva licitación es una oportunidad para mejorar lo que hay; pero en este momento, estos son los contratos de concesión que están rigiendo y estas son las normas que están siendo aplicadas.

Tenemos planes de contingencia. Nuestra estrategia inmediata frente al problema de los tacos de los fines de semana es el plan de contingencia, que funcionó relativamente bien el último fin de semana. La prueba más importante será la del próximo fin de semana largo, el del 21 de mayo.

En segundo lugar, tenemos la implementación de sistemas de flujo libre, *free flow*, en los peajes en torno a Santiago.

Dimos treinta días a las concesionarias para presentar sus planes, plazo que se cumple mañana. Ya nos llegaron los planes. Estamos trabajando con ellas para efectos de ponerlos en práctica cuanto antes.

Puedo adelantar que hay buenas noticias en ese sentido. Vamos a tener sistemas de peajes libres relativamente pronto. Los peajes libres aumentan la comodidad de circulación en las carreteras y también tienen un importante efecto en la productividad del sistema de transporte. Por ejemplo, la estimación del tiempo que ahorrarían los camioneros si se aplicara un sistema de flujo libre en todo el país es que ganarían 12 por ciento de tiempo. Hoy, ellos pierden el 12 por ciento de su tiempo en las colas de los peajes. De manera que ese es un aumento directo de eficiencia, de productividad.

El tercer elemento -no es de corto plazo como el anterior, sino de mediano plazo- es la ampliación de la capacidad de las carreteras interurbanas en torno a Santiago, entre las que están las rutas 68, 78, 5, en el tramo Santiago-Talca, y el acceso sur a Santiago.

Las principales rutas son la 68, la 78 y la 5 Sur, las cuales van a tener ampliación para contar con tercera pista en tramos cercanos a Santiago mediante convenios complementarios que, en parte, están negociados, y que van a significar que de aquí a dos años vamos a tener en esos tramos una tercera pista como adición a otros cambios en enlaces y en cosas de ese tipo.

Finalmente, en un plazo un poco mayor viene la relicitación de las autopistas. Las rutas 5 Sur, 68, 78 y varias otras autopistas serán objeto de relicitación. En esos casos vamos a incorporar dobles pistas para tramos más largos. Por ejemplo, se preguntaba respecto de la tercera pista entre Rancagua y Talca. Efectivamente, en el convenio complementario de la ruta 5 Sur se van a hacer los estudios de ingeniería para efectos de que cuando se relicite, en aproximadamente cuatro años más, tengamos la tercera pista entre Rancagua y Talca.

De manera que estamos con un fuerte programa de inversión en concesiones. También hay varias concesiones en regiones, no solo en torno a Santiago.

Varios de los temas que han mencionado los señores diputados son objeto de concesiones que están en el programa para efectos de que vayan siendo licitadas, adjudicadas y construidas con prontitud, aunque tenemos todas las dificultades de demoras que mencioné.

Finalmente, se ha hablado mucho del tema de los trenes, como adición a las inversiones en autopistas. El fortalecimiento del sistema ferroviario, particularmente en la macrozona central y también en algunas capitales de regiones, es parte del programa de gobierno.

No sé si nos queda tiempo para que la ministra de Transportes y Telecomunicaciones pueda referirse a ese tema, que corresponde a su cartera, en el cual el Ministerio de Obras Públicas puede cumplir un rol muy importante a través del mecanismo de concesiones.

Muchas gracias.

He dicho.

-*Aplausos*.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Aunque hemos excedido la hora de término fijada para esta sesión, creo importante ofrecer la palabra por cinco minutos a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, después de la presentación del ministro Fontaine, solo mencionaré algunos puntos relacionados con tendencias y con el escenario que estamos viviendo.

Tal como hemos visto, no solo ha aumentado el número de vehículos. Cuando el país aumenta su desarrollo económico, no solo se compran más vehículos; las personas también viajan más y más lejos. De manera que, al partir con una brecha de infraestructura y de capacidad tan grande, este problema solo puede mostrarnos más dificultad en el corto plazo. Por

ello, cerrar esta brecha de infraestructura es una urgencia mayor y tenemos que preocuparnos de implementar los planes de desarrollo de largo plazo.

Respecto de la multimodalidad, solo plantearé que el déficit de capacidad de carreteras no va a ser resuelto con sistemas ferroviarios. Los sistemas ferroviarios son necesarios por sí mismos, pero no van a resolver la brecha de capacidad que enfrentamos en la actualidad.

Por lo tanto, es necesario avanzar en las inversiones de infraestructura de carreteras y también en inversiones ferroviarias, que están planteadas en el programa de gobierno con bastante claridad para los siguientes ocho años.

Me parece que es muy necesario enfocarnos en el ámbito urbano, porque la tendencia mundial es a la concentración de población en áreas urbanas. En 2050, el 95 por ciento de la población de Chile va a vivir en ciudades, de manera que el espacio urbano va a ser un recurso muy escaso. Por ello, parte de la gestión de los gobiernos será la definición sobre las prioridades. En nuestro plan de gobierno, la prioridad está puesta en el transporte público de alta capacidad: sistema de metro, trenes urbanos y trenes de cercanías. Creemos que es necesario invertir en ejes de alta capacidad en las ciudades para resolver los problemas de congestión urbana.

En el ámbito interurbano, también está proyectado un crecimiento muy grande, precisamente porque las ciudades se hacen más potentes como polos de consumo y de distribución de productos, lo que genera un mayor movimiento entre ellas.

En resumen, el escenario es de estrechez de capacidad urbana e interurbana y de urgencia de inversiones, tanto en infraestructura vial como ferroviaria. Tampoco podemos dejar de considerar algunos elementos, como la necesidad de que exista un puerto de gran escala en la macrozona central, lo que traerá consigo una demanda fuerte sobre la misma vialidad.

Por ello, tenemos que asegurar que los planes de inversión de largo plazo que están desarrollados se actualicen y, sobre todo, se implementen.

En Chile acostumbro decir que somos un país que tiene una cantidad de estudios de diagnóstico per cápita que probablemente lidera en el mundo, pero nos cuesta mucho aterrizarlos en proyectos. El compromiso que nosotros tenemos es tomar esos planes y transformarlos en acciones e inversiones en el corto plazo, porque por ahora solo nos queda hacer gestión hasta el período -como ha planteado el ministro Fontaine- en que la nueva infraestructura esté disponible.

He dicho.

-*Aplausos.*

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Recuerdo a la Sala que la sesión de mañana jueves está citada para las 10.00 horas.

Se han presentado dos proyectos de resolución. El señor Secretario dará lectura a la parte dispositiva del primero de ellos.

El señor **ROJAS** (Secretario accidental).- Proyecto de resolución N° 77, de los diputados Celso Morales, Rolando Rentería, Renzo Trisotti, Enrique van Rysselberghe, Juan Antonio Coloma y Pablo Prieto, cuya parte dispositiva expresa lo siguiente:

La Cámara de Diputados acuerda:

Solicitar a su excelencia el Presidente de la República instruir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y demás organismos dependientes para que, en conjunto con las

empresas concesionarias, desarrollen medidas tendientes a liberar, durante feriados y periodos de recambio de turistas en época de vacaciones, del pago de peaje a aquellos automovilistas que transitan en sentido contrario a aquellos en donde la autoridad dispuso de mayor cantidad de casetas de peajes para su pago, como mecanismo de compensación a los primeros, previniendo con ello atochamientos en las carreteras en aquellas fechas de alto tránsito vehicular.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- En votación el proyecto de resolución N° 77.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 100 votos; por la negativa, 0 votos. Hubo 3 abstenciones.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- **Aprobado**.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Alarcón Rojas, Florcita; Alessandri Vergara, Jorge; Álvarez Ramírez, Sebastián; Ascencio Mansilla, Gabriel; Auth Stewart, Pepe; Baltolu Rasera, Nino; Berger Fett, Bernardo; Bernales Maldonado, Alejandro; Boric Font, Gabriel; Brito Hasbún, Jorge; Calisto Águila, Miguel Ángel; Carter Fernández, Álvaro; Carvajal Ambiado, Loreto; Castillo Muñoz, Natalia; Castro Bascuñán, José Miguel; Celis Montt, Andrés; Cid Versalovic, Sofía; Crispi Serrano, Miguel; Cruz-Coke Carvallo, Luciano; Del Real Mihovilovic, Catalina; Desbordes Jiménez, Mario; Durán Salinas, Eduardo; Eguiguren Correa, Francisco; Espinoza Sandoval, Fidel; Fernández Allende, Maya; Flores García, Iván; Flores Oporto, Camila; Fuenzalida Cobo, Juan; Gahona Salazar, Sergio; Galleguillos Castillo, Ramón; Garín González, Renato; González Gatica, Félix; González Torres, Rodrigo; Hernández Hernández, Javier; Hernando Pérez, Marcela; Hoffmann Opazo, María José; Ilabaca Cerda, Marcos; Jackson Drago, Giorgio; Jiles Moreno, Pamela; Jürgensen Rundshagen, Harry; Keitel Bianchi, Sebastián; Kuschel Silva, Carlos; Leuquén Uribe, Aracely; Longton Herrera, Andrés; Luck Urban, Karin; Marzán Pinto, Carolina; Mellado Suazo, Miguel; Mirosevic Verdugo, Vlado; Molina Magofke, Andrés; Morales Muñoz, Celso; Moreira Barros, Cristhian; Mulet Martínez, Jaime; Muñoz González, Francesca; Noman Garrido, Nicolás; Norambuena Farías, Iván; Nuyado Ancapichún, Emilia; Olivera De La Fuente, Erika; Orsini Pascal, Maite; Ortiz Novoa, José Miguel; Ossandón Irarrázabal, Ximena; Pardo Sáinz, Luis; Paulsen Kehr, Diego; Pérez Arriagada, José; Pérez Lahsen, Leopoldo; Pérez Olea, Joanna; Pérez Salinas, Catalina; Prieto Lorca, Pablo; Ramírez Diez, Guillermo; Rathgeb Schifferli, Jorge; Rentería Moller, Rolando; Rey Martínez, Hugo; Rocafull López, Luis; Rojas Valderrama, Camila; Romero Sáez, Leonidas; Rosas Barrientos, Patricio; Sabag Villalobos, Jorge; Saldívar Auger, Raúl; Sanhueza Dueñas, Gustavo; Santana Castillo, Juan; Santana Tirachini, Alejandro; Santibáñez Novoa, Marisela; Sauerbaum Muñoz, Frank; Schalper Sepúlveda, Diego; Sepúlveda Orbenes, Alejandra; Sepúlveda Soto, Alexis; Silber Romo, Gabriel; Soto Ferrada, Leonardo; Soto Mardones, Raúl; Torrealba Alvarado, Sebastián; Torres Jeldes, Víctor; Trisotti Martínez, Renzo; Troncoso Hellman, Virginia; Undurraga Gazitúa, Francisco; Van Rysselberghe Herrera, Enrique; Velásquez Núñez, Esteban; Velásquez Seguel, Pedro; Verdessi Belemmi, Daniel; Vidal Rojas, Pablo; Von Mühlenbrock Zamora, Gastón; Yeomans Araya, Gael.

-*Se abstuvieron los diputados señores:*

Labra Sepúlveda, Amaro; Schilling Rodríguez, Marcelo; Tohá González, Jaime.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- El señor Secretario dará lectura a la parte dispositiva del siguiente proyecto de resolución.

El señor **ROJAS** (Secretario accidental).- Proyecto de resolución N° 78, de los diputados Jorge Sabag, Víctor Torres, Pablo Prieto, Francisco Undurraga, Pepe Auth, Rodrigo González, Ximena Ossandón, Tucapel Jiménez, Gabriel Silber, Jorge Alessandri e Iván Flores, cuya parte dispositiva señala lo siguiente:

La Cámara de Diputados resuelve:

1.- Solicitar a su excelencia el Presidente de la República que instruya a las autoridades de los ministerios de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones la implementación de una política de inversión en infraestructura vial a largo plazo en el país que permita aumentar su capacidad y enfrentar eficientemente la alta congestión en las carreteras.

2.- Pedir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la promoción de una política multimodal que incorpore nuevas formas de transporte y que termine con la orfandad de Ferrocarriles del Estado, promoviendo nuevas rutas, como el tren Santiago-Valparaíso, entre otros.

3.- Resolver el problema de congestión en las carreteras de acceso a Santiago, incorporando mayor tecnología mediante el sistema de peaje sin barrera o *free flow* que permita menor tiempo de traslado.

4.- Que en el proceso de renovación de los contratos de concesión se considere mayor consulta ciudadana a las comunidades involucradas como asimismo mayor flexibilidad e incentivos para introducir más tecnología para mejorar la infraestructura y la servicialidad.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- En votación el proyecto de resolución N° 78.

-*Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 100 votos; por la negativa, 0 votos. Hubo 2 abstenciones.*

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- **Aprobado**.

-*Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Alarcón Rojas, Florcita; Alessandri Vergara, Jorge; Álvarez Ramírez, Sebastián; Ascencio Mansilla, Gabriel; Auth Stewart, Pepe; Baltolu Rasera, Nino; Berger Fett, Bernardo; Bernales Maldonado, Alejandro; Boric Font, Gabriel; Brito Hasbún, Jorge; Calisto Águila, Miguel Ángel; Carter Fernández, Álvaro; Carvajal Ambiado, Loreto; Castillo Muñoz, Natalia; Castro Bascuñán, José Miguel; Celis Araya, Ricardo; Celis Montt, Andrés; Cid Versalovic, Sofía; Crispi Serrano, Miguel; Cruz-Coke Carvallo, Luciano; Del Real Mihovilovic, Catalina; Desbordes Jiménez, Mario; Durán Salinas, Eduardo; Eguiguren Correa, Francisco; Espinoza Sandoval, Fidel; Fernández Allende, Maya; Flores García, Iván; Flores Oporto, Camila; Fuenzalida Cobo, Juan; Gahona Salazar, Sergio; Galleguillos Castillo, Ramón; Garín González, Renato; González Gatica, Félix; González Torres, Rodrigo; Hernández Hernández, Javier; Hernando Pérez, Marcela; Hoffmann Opazo, María José; Ilabaca Cerda,

Marcos; Jackson Drago, Giorgio; Jiles Moreno, Pamela; Jürgensen Rundshagen, Harry; Keitel Bianchi, Sebastián; Kuschel Silva, Carlos; Leuquén Uribe, Aracely; Longton Herrera, Andrés; Luck Urban, Karin; Marzán Pinto, Carolina; Mellado Suazo, Miguel; Mirosevic Verdugo, Vlado; Mix Jiménez, Claudia; Molina Magofke, Andrés; Morales Muñoz, Celso; Moreira Barros, Cristhian; Mulet Martínez, Jaime; Muñoz González, Francesca; Noman Garrido, Nicolás; Norambuena Farías, Iván; Nuyado Ancapichún, Emilia; Olivera De La Fuente, Erika; Orsini Pascal, Maite; Ortiz Novoa, José Miguel; Ossandón Irarrázabal, Ximena; Pardo Sáinz, Luis; Paulsen Kehr, Diego; Pérez Arriagada, José; Pérez Lahsen, Leopoldo; Pérez Salinas, Catalina; Prieto Lorca, Pablo; Ramírez Diez, Guillermo; Rathgeb Schifferli, Jorge; Rentería Moller, Rolando; Rey Martínez, Hugo; Rocafull López, Luis; Rojas Valderrama, Camila; Romero Sáez, Leonidas; Rosas Barrientos, Patricio; Sabag Villalobos, Jorge; Saldívar Auger, Raúl; Sanhueza Dueñas, Gustavo; Santana Castillo, Juan; Santana Tirachini, Alejandro; Santibáñez Novoa, Marisela; Sauerbaum Muñoz, Frank; Sepúlveda Orbenes, Alejandra; Sepúlveda Soto, Alexis; Silber Romo, Gabriel; Soto Ferrada, Leonardo; Tohá González, Jaime; Torrealba Alvarado, Sebastián; Torres Jeldes, Víctor; Trisotti Martínez, Renzo; Troncoso Hellman, Virginia; Undurraga Gazitúa, Francisco; Van Rysselberghe Herrera, Enrique; Velásquez Núñez, Esteban; Velásquez Seguel, Pedro; Verdessi Belemmi, Daniel; Vidal Rojas, Pablo; Von Mühlenbrock Zamora, Gastón; Yeomans Araya, Gael.

-*Se abstuvieron los diputados señores:*
Labra Sepúlveda, Amaro; Schilling Rodríguez, Marcelo.

-*Los textos íntegros de los proyectos 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

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-*Se levantó la sesión a las 21.18 horas.*

GUILLERMO CUMMING DÍAZ,
Jefe de la Redacción de Sesiones.