

REPÚBLICA DE CHILE



CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 366^a

Sesión 86^a, en martes 16 de octubre de 2018
(Especial, de 16.05 a 17.47 horas)

Presidencia de la señora Fernández Allende, doña Maya,
y de los señores Mulet Martínez, don Jaime, y Venegas Cárdenas, don Mario.

Secretario subrogante, Rojas Gallardo, don Luis.
Prosecretario subrogante, el señor Galleguillos Jara, don Juan Pablo.

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.....	6
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	11
III. ACTAS	11
IV. CUENTA	11
V. OBJETO DE LA SESIÓN.....	12
ANÁLISIS DE RELACIÓN DE LOS PUERTOS CHILENOS CON SUS CIUDADES Y DE NECESIDAD DE MODERNIZACIÓN DE LEGISLACIÓN E INSTITUCIONALIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (PROYECTO DE RESOLUCIÓN).....	
	12
VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA.	
1. <u>Segundo</u> informe de la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales recaído en el proyecto, iniciado en moción, que “Modifica la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, con el objeto de establecer restricciones a la tramitación de proyectos en zonas declaradas latentes o saturadas”. Boletín N° 11140-12.	
2. <u>Proyecto</u> iniciado en moción de las diputadas señoras Yeomans y Orsini, que “Modifica el Código del Trabajo en materia de jornada laboral de los trabajadores de hoteles, restaurantes, clubes y similares”. Boletín N° 12162-13.	
3. <u>Proyecto</u> iniciado en moción de los diputados señores Velásquez, don Esteban; Díaz, Mulet; Núñez, don Daniel; Velásquez, don Pedro, y Vidal, y de las diputadas señoras Fernández, Olivera; Pérez, doña Catalina, y Sepúlveda, doña Alejandra, que “Modifica la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de municipalidades, con el objeto de destinar bienes inmuebles municipales al desarrollo de proyectos de integración social y territorial”. Boletín N° 12163-06.	
4. <u>Proyecto</u> iniciado en moción de las diputadas señoras Fernández y Orsini, que “Modifica el Código Penal con el objeto de sancionar la difusión no consentida de material con connotación o de índole sexual”. Boletín N° 12164-07.	
5. <u>Proyecto</u> iniciado en moción de los diputados señores González, don Rodrigo; Ascencio, Baltolu, Desbordes, Hirsch; Núñez, don Daniel; Saffirio y Soto, don Leonardo, y de las diputadas señoras Hernando y Sepúlveda, doña Alejandra, que “Modifica la Carta Fundamental para incorporar la economía social y solidaria como parte del orden público económico”. Boletín N° 12165-07.	
6. <u>Proyecto</u> iniciado en moción de los diputados señores Soto, don Raúl; Bianchi, Durán, don Jorge; Garín, Mirosevic, Saavedra; Sepúlveda, don Alexis, y Verdessi, y de las diputadas señoras Cariola y Pérez, doña Catalina, que “Modifica la Ley N° 19.496, que Establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, para exigir a los establecimientos de comercio que tengan a disposición bolsas sin marcas comerciales para la venta “. Boletín N° 12166-03.	

VII. OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA.**1. Notas:**

- Del diputado señor Castro, don Juan Luis, 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 21 de octubre de 2018, para dirigirse a Ámsterdam, Holanda.

2. Licencia médica

- Certificado que acredita que se ha otorgado licencia médica al diputado señor Pérez, don José, quien deberá permanecer en reposo por un plazo de tres días, a contar de hoy, 16 de octubre de 2018.

3. Comunicaciones:

- Del diputado señor Durán, don Eduardo, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9° del Reglamento de la Corporación, informa la participación en una actividad oficial con el Presidente de la República el día de hoy, 16 de octubre de 2018.
- De la diputada señora Luck, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de la Corporación, solicita permiso sin goce de dieta para ausentarse, por razones personales, el 18 de octubre de 2018, por medio día.
- Del diputado señor Sanhueza, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de la Corporación, solicita permiso sin goce de dieta para ausentarse, por razones personales, hoy, 16 de octubre de 2018, por medio día.

-4. Oficios:

- Del Secretario General (S) de la Corporación por el cual informa que la diputada señora Fernández integrará la delegación que asistirá al Encuentro “Estrategias Legales para el Empoderamiento Económico de las Mujeres”, que es organizado por ONU Mujeres y que tendrá lugar los días 22 y 23 de octubre de 2018, en Madrid, España (352).
- Del Secretario General (S) de la Corporación por el cual informa que la diputada señora Fernández integrará la delegación que asistirá a la Cumbre de Presidentes de Parlamentos, organizada por la Unión Interparlamentaria, que tendrá lugar con ocasión de la Cumbre de Líderes del G20, en Buenos Aires, Argentina, entre los días 31 de octubre y 2 de noviembre de 2018 (353).

Respuestas a Oficios**Ministerio de Relaciones Exteriores**

- Proyecto de Resolución N° 131, Solicita a S. E. el Presidente de la República, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, manifestar su condena a la violación a los Derechos Humanos tanto en la República Bolivariana de Venezuela como en la República Popular China y en todo país en que se vulneren sistemáticamente. (10167). .

Ministerio de Obras Públicas

- Diputado Molina, don Andrés. Presencia de básculas en pasos fronterizos, u otros instrumentos que permitan controlar el peso de vehículos de transportes y sus cargas, que ingresan al país. Asimismo, de respuestas a los requerimientos individualizados en documento anexo. (2140 al 9418).

- Diputada Sepúlveda, doña Alejandra. Factibilidad de disponer la pavimentación del camino La Lajuela, en la comuna de Santa Cruz. (2141 al 9421).
- Diputado Mirosevic, don Vlado. Situación de la inversión presupuestada para mejorar carretera internacional 11-Ch, los tramos considerados y los tiempos de las licitaciones respectivas. (2142 al 3671).
- Diputado Naranjo, don Jaime. Ubicación del peaje de Retiro en la ruta 5 Sur, atendiendo a la licitación de dicha ruta. (2144 al 5784).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Obras adjudicadas a la empresa constructora Titanium Chile S. A. desde 2012, el número de las efectivamente ejecutadas y las abandonadas, precisando la individualización de sus representantes legales y abogados que la han representado en juicio. (2145 al 8535).
- Diputado Díaz, don Marcelo. Posibilidad de evaluar alternativas de conectividad para el sector de Forestal, en la comuna de Viña del Mar, que posee sólo un acceso a través de la avenida principal y colapsa especialmente en casos de emergencias, considerando las alternativas de pavimentación del camino Los Huasos o una conexión con la parte alta de la ruta Las Palmas (2146 al 8450).

Servicios

- Diputada Sepúlveda, doña Alejandra. Factibilidad de disponer la pavimentación del camino La Lajuela, en la comuna de Santa Cruz. (2141 al 9422).

Varios

- Diputado Winter, don Gonzalo. Se sirva informar sobre los antecedentes y criterios que vuestra Universidad tuvo en consideración en aras de iniciar en 2005 y culminar en 2010, el vínculo con EducaUC, en los términos que requiere. (GR.268.18 al 14373).
- Diputada Ossandón, doña Ximena. Diseño y ejecución del proyecto de red de alcantarillado y tratamiento de aguas El Huingán, para el sector rural Villorio Orozimbo Fuenzalida, comuna de Pirque, Región Metropolitana de Santiago, en los términos que requiere. (348 al 11497).
- Diputada Ossandón, doña Ximena. Número de personas contratadas a honorarios y pagadas con fondos de la Subvención Escolar Preferente, que se desempeñan en las oficinas administrativas de la Corporación Municipal de Educación de La Florida, indicando las funciones que realizan y las remuneraciones percibidas. (396 al 2121).
- Diputada Ossandón, doña Ximena. Reitera el oficio N° 2121 de esta Corporación, de fecha 30 de abril de 2018, cuya copia se acompaña. (396 al 10819).

I. ASISTENCIA

-Asistieron 143 señores diputados, de los 155 en ejercicio.

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Florcita Alarcón Rojas	PH	A		16:05
Jorge Alessandri Vergara	UDI	A		17:18
René Alinco Bustos	IND	A		16:05
Sebastián Álvarez Ramírez	EVOP	A		16:05
Jenny Álvarez Vera	PS	A		16:05
Pedro Pablo Alvarez-Salamanca Ramírez	UDI	A		16:05
Sandra Amar Mancilla	UDI	A		16:05
Gabriel Ascencio Mansilla	DC	A		16:05
Pepe Auth Stewart	IND	A		16:18
Nino Baltolu Rasera	UDI	A		16:05
Boris Barrera Moreno	PC	A		17:22
Ramón Barros Montero	UDI	A		16:06
Jaime Bellolio Avaria	UDI	A		16:05
Bernardo Berger Fett	RN	A		16:05
Alejandro Bernales Maldonado	LIBERAL	I		-
Karim Bianchi Retamales	IND	A		16:44
Sergio Bobadilla Muñoz	UDI	A		16:05
Gabriel Boric Font	IND	I	LM	-
Jorge Brito Hasbún	RD	A		16:05
Miguel Ángel Calisto Águila	DC	A		16:46
Karol Cariola Oliva	PC	A		16:12
Álvaro Carter Fernández	UDI	A		16:05
Loreto Carvajal Ambiado	PPD	A		16:05
Natalia Castillo Muñoz	RD	A		16:05
José Miguel Castro Bascuñán	RN	A		16:05
Juan Luis Castro González	PS	A		16:05
Andrés Celis Montt	RN	A		16:05
Ricardo Celis Araya	PPD	A		16:05
Daniella Cicardini Milla	PS	A		16:05
Sofía Cid Versalovic	RN	A		16:20
Juan Antonio Coloma Álamos	UDI	A		16:05
Miguel Crispi Serrano	RD	A		16:05
Luciano Cruz-Coke Carvallo	EVOP	A		16:05

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Catalina Del Real Mihovilovic	RN	A		16:38
Mario Desbordes Jiménez	RN	A		16:05
Marcelo Díaz Díaz	PS	A		16:05
Jorge Durán Espinoza	RN	A		16:08
Eduardo Durán Salinas	RN	I	AOC'R	-
Francisco Eguiguren Correa	RN	A		17:32
Fidel Espinoza Sandoval	PS	A		16:05
Maya Fernández Allende	PS	A		16:05
Iván Flores García	DC	I	MO	-
Camila Flores Oporto	RN	A		16:11
Juan Fuenzalida Cobo	UDI	A		16:05
Gonzalo Fuenzalida Figueroa	RN	A		16:05
Sergio Gahona Salazar	UDI	A		16:05
Ramón Galleguillos Castillo	RN	A		16:05
René Manuel García García	RN	A		16:05
Renato Garín González	RD	A		16:09
Cristina Girardi Lavín	PPD	A		16:05
Félix González Gatica	PEV	A		16:05
Rodrigo González Torres	PPD	A		16:05
Hugo Gutiérrez Gálvez	PC	A		16:05
Javier Hernández Hernández	UDI	A		16:06
Marcela Hernando Pérez	PRSD	A		16:05
Carmen Hertz Cádiz	PC	A		17:11
Tomás Hirsch Goldschmidt	PH	A		16:05
María José Hoffmann Opazo	UDI	A		16:05
Diego Ibáñez Cotroneo	IND	A		16:05
Marcos Ilabaca Cerda	PS	A		16:05
Giorgio Jackson Drago	RD	A		17:24
Carlos Abel Jarpa Wevar	PRSD	A		16:46
Pamela Jiles Moreno	PH	I		-
Tucapel Jiménez Fuentes	PPD	A		16:05
Harry Jürgensen Rundshagen	RN	A		16:05
Pablo Kast Sommerhoff	EVOP	I	MO	-
Sebastián Keitel Bianchi	EVOP	A		16:05
Issa Kort Garriga	UDI	A		16:22
Carlos Kuschel Silva	RN	A		16:05

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Amaro Labra Sepúlveda	PC	A		16:05
Joaquín Lavín León	UDI	A		16:12
Raúl Leiva Carvajal	PS	A		16:05
Aracely Leuquén Uribe	RN	A		16:05
Andrés Longton Herrera	RN	A		16:05
Pablo Lorenzini Basso	DC	A		16:13
Karin Luck Urban	RN	A		16:05
Javier Macaya Danús	UDI	A		16:38
Carolina Marzán Pinto	PPD	A		16:27
Manuel Matta Aragay	DC	A		16:49
Patricio Melero Abaroa	UDI	A		16:05
Cosme Mellado Pino	PRSD	A		16:05
Miguel Mellado Suazo	RN	A		16:05
Fernando Meza Moncada	PRSD	A		16:05
Vlado Mirosevic Verdugo	LIBERAL	A		16:05
Claudia Mix Jiménez	PODER	I	MO	-
Andrés Molina Magofke	EVOP	A		16:05
Manuel Monsalve Benavides	PS	A		16:05
Celso Morales Muñoz	UDI	A		16:05
Cristhian Moreira Barros	UDI	A		16:47
Jaime Mulet Martínez	FRVS	A		16:05
Francesca Muñoz González	RN	A		16:40
Jaime Naranjo Ortiz	PS	A		16:46
Nicolás Noman Garrido	UDI	A		16:05
Iván Norambuena Farías	UDI	A		16:05
Daniel Núñez Arancibia	PC	A		16:05
Paulina Núñez Urrutia	RN	A		16:05
Emilia Nuyado Ancapichún	PS	A		16:05
Erika Olivera De La Fuente	IND	I	MO	-
Maite Orsini Pascal	RD	A		16:05
José Miguel Ortiz Novoa	DC	A		16:05
Ximena Ossandón Irrázabal	RN	A		16:05
Luis Pardo Sáinz	RN	A		16:43
Andrea Parra Sauterel	PPD	A		16:05
Diego Paulsen Kehr	RN	A		16:05
Joanna Pérez Olea	DC	A		16:05

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Leopoldo Pérez Lahsen	RN	A		16:13
Catalina Pérez Salinas	RD	A		16:05
José Pérez Arriagada	PRSD	I	LM	-
Pablo Prieto Lorca	IND	A		16:05
Guillermo Ramírez Diez	UDI	A		16:05
Jorge Rathgeb Schifferli	RN	A		16:05
Rolando Rentería Moller	UDI	A		16:05
Hugo Rey Martínez	RN	A		16:05
Luis Rocafull López	PS	A		16:05
Camila Rojas Valderrama	IND	A		16:05
Leonidas Romero Sáez	RN	A		16:05
Patricio Rosas Barrientos	PS	A		16:05
Gastón Saavedra Chandía	PS	A		16:05
Jorge Sabag Villalobos	DC	A		16:10
Marcela Sabat Fernández	RN	A		16:39
René Saffirio Espinoza	IND	A		16:05
Raúl Saldívar Auger	PS	A		16:05
Gustavo Sanhueza Dueñas	UDI	I	PMP	-
Juan Santana Castillo	PS	A		16:05
Alejandro Santana Tirachini	RN	A		17:19
Marisela Santibáñez Novoa	PC	A		16:05
Frank Sauerbaum Muñoz	RN	A		16:05
Diego Schalper Sepúlveda	RN	A		16:46
Marcelo Schilling Rodríguez	PS	A		16:05
Alejandra Sepúlveda Orbenes	FRVS	A		16:05
Alexis Sepúlveda Soto	PRSD	A		16:05
Gabriel Silber Romo	DC	A		16:05
Leonardo Soto Ferrada	PS	A		16:05
Raúl Soto Mardones	DC	A		16:23
Guillermo Teillier Del Valle	PC	A		16:05
Jaime Tohá González	PS	A		16:05
Sebastián Torrealba Alvarado	RN	A		16:07
Víctor Torres Jeldes	DC	A		16:05
Renzo Trisotti Martínez	UDI	A		16:05
Virginia Troncoso Hellman	UDI	A		16:05
Francisco Undurraga Gazitúa	EVOP	A		17:21

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
Ignacio Urrutia Bonilla	UDI	A		16:05
Osvaldo Urrutia Soto	UDI	A		16:05
Cristóbal Urruticoechea Ríos	RN	A		16:05
Camila Vallejo Dowling	PC	A		16:05
Enrique Van Rysselberghe Herrera	UDI	A		16:13
Esteban Velásquez Núñez	FRVS	I	MO	-
Pedro Velásquez Seguel	IND	A		17:42
Mario Venegas Cárdenas	DC	A		16:05
Daniel Verdessi Belemmi	DC	A		16:05
Pablo Vidal Rojas	RD	A		16:46
Gastón Von Mühlenbrock Zamora	UDI	A		16:05
Matías Walker Prieto	DC	A		16:05
Gonzalo Winter Etcheberry	RD	A		16:05
Gael Yeomans Araya	RD	I	PECP	

-Concurrió, además, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse.

* *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. AOCPR: Actividad Oficial con el Presidente de la República.*

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 16.05 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 76ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 77ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

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

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

-o-

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Hago presente a quienes se encuentran en las tribunas que hay seis comisiones que están funcionando en forma simultánea a esta sesión especial de la Sala, cada una conformada por trece diputadas y diputados. Lo señalo para que se calcule el total de diputados que está trabajando en esas comisiones, en algunas de las cuales se están votando los proyectos enviados para su consideración o recibiendo a otros secretarios de Estado.

En razón de lo expuesto, algunos parlamentarios y algunas parlamentarias no podrán estar presentes en la Sala durante el desarrollo de esta sesión.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor **MELERO**.- Señora Presidenta, junto con agradecer la información que usted ha entregado al público presente en las tribunas, quiero agregar que además de las seis comisiones que usted ha mencionado también estamos sesionando en la subcomisiones especiales mixtas de Presupuesto, pues estamos trabajando en el despacho del proyecto de ley de presupuestos del sector público para el próximo año, motivo por el que muchos de nosotros no podremos permanecer en la Sala durante todo el transcurso de la sesión.

Lo planteo para que se entienda que las ausencias de algunos diputados no se debe a falta de interés por el tema que se va a tratar, sino por la necesidad de compartir los tiempos.

He dicho.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Gracias, señor diputado.

Hay cerca de noventa diputadas y diputados en las distintas comisiones que están sesionando en forma simultánea con esta sesión, de manera que habrá momentos en que no estarán todos los diputados en la Sala. Creo que es importante aclararlo a quienes nos visitan.

V. OBJETO DE LA SESIÓN

ANÁLISIS DE RELACIÓN DE LOS PUERTOS CHILENOS CON SUS CIUDADES Y DE NECESIDAD DE MODERNIZACIÓN DE LEGISLACIÓN E INSTITUCIONALIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (PROYECTO DE RESOLUCIÓN)

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- La presente sesión tiene por objeto analizar la relación de los puertos chilenos con sus ciudades, así como la necesidad de modernizar la legislación e institucionalidad del sistema portuario nacional.

A esta sesión han sido invitados la ministra de Transportes y Telecomunicaciones y los ministros de Hacienda y de Economía, Fomento y Turismo. Sin embargo, se ha excusado de asistir el ministro de Economía, Fomento y Turismo.

De conformidad con el acuerdo de los Comités Parlamentarios adoptado el 29 de mayo pasado, los proyectos de resolución relacionados con el objeto de esta sesión especial y que deban ser votados en ella solo podrán ser presentados durante los primeros treinta minutos de la sesión.

En el tiempo previo, correspondiente al partido Unión Demócrata Independiente, intervendrán los diputados Osvaldo Urrutia y Rodrigo González, cada uno por siete minutos con treinta segundos.

Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señora Presidenta, por su intermedio saludo y doy la bienvenida a los alcaldes y alcaldesas, a los concejales y concejales, y a los dirigentes sindicales y trabajadores del mundo portuario que nos acompañan en las tribunas, preocupados por el tema que abordaremos en esta sesión especial.

Los más de 4.300 kilómetros de nuestra larga costa constituyen la base de la conectividad del país con el resto del mundo y son elemento fundamental para el desarrollo de nuestros territorios.

Hace más de cuatro décadas, Chile adoptó, en forma pionera, como una política de desarrollo económico y social, la apertura de su economía al comercio exterior, lo que se traduce en 26 tratados de libre comercio vigentes entre Chile y otros 64 países, lo que nos ha transformado en una economía exportadora de bienes y servicios que cuenta con una gran reserva de recursos naturales, agrícolas y acuícolas, y no pocos productos manufacturados, aunque deseáramos que fueran muchos más.

En este escenario, el océano Pacífico se ha convertido en el centro del desarrollo mundial, lo que hace que la ubicación geográfica del país sea privilegiada, pues nos permite integrarnos plenamente y ser actores relevantes en las redes del comercio internacional.

Para entender la magnitud, importancia y el consecuente impacto del tema que estamos debatiendo, es necesario señalar algunas cifras de carácter general.

Según información de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, que es absolutamente coincidente con las cifras que nos entrega el Servicio Nacional de Aduanas, se ha calculado que en el último tiempo al menos el 90 por ciento del volumen de la carga de bienes a nivel mundial se transporta por vía marítima, y en el caso de nuestro país, el 96,3 por ciento de la carga de exportación y alrededor de 92 por ciento de la de importación se mueven a través de nuestros puertos.

De acuerdo con un estudio de evaluación realizado por el Banco Mundial, los puertos chilenos están entre los más eficientes de América Latina y el Caribe. Sin embargo, las estadísticas muestran que sus índices de desempeño logístico están 15 por ciento por debajo del promedio de los países de la OCDE.

Por estas razones, tenemos la obligación de enfrentar distintos desafíos estratégicos en esta área, modernizando la legislación y la institucionalidad del sistema portuario nacional, para lo cual es necesario abordar varios problemas, como el aumento de la capacidad portuaria, materia respecto de la cual se identifican tres importantes desafíos para los próximos quince años:

El primero es responder al progresivo aumento en el tamaño de los buques portacontenedores, para lo cual se requiere incrementar las capacidades de varios terminales portuarios, los accesos viales y ferroviarios y las zonas de actividad logística.

El segundo es que Chile transita hacia una escasez de bahías aptas para puertos, por lo cual se debe avanzar hacia una nueva política de uso del borde costero que asegure una gestión ordenada y permita el desarrollo portuario.

El tercero es que, como el número de terminales portuarios se ha duplicado en los últimos veinte años, de 33 en 1994 a 63 en 2014, se requiere pasar, de una política pública centrada en puertos estatales, a otra que considere todos los puertos, lo que se traduce en un equilibrio regulatorio entre la ley N° 19.542 y el decreto con fuerza de ley N° 340.

Otros temas que deberemos abordar son la necesidad de basar la competitividad en recursos humanos de calidad mundial, el diseño de un marco de relaciones laborales modernas, impulsar el desarrollo de la infraestructura de transporte, reducir las brechas de competitividad en la cadena logístico-portuaria, superar la dispersión y los déficits institucionales y acelerar la incorporación de la innovación tecnológica.

Por último, un desafío estratégico muy importante es mitigar y superar las tensiones crecientes entre puertos y ciudades, que es el problema que hoy nos convoca.

En la actualidad existen 25 puertos, diez públicos y quince privados, situados en ciudades con más de cuarenta mil habitantes, los cuales presentan problemas en aspectos como el medio ambiente, el patrimonio histórico, el entorno urbano, espacios disponibles para uso ciudadano y otros más.

El reto consiste en superar los déficits institucionales y de instrumentos que entraban el diálogo y los acuerdos entre el sector público, las empresas y la ciudadanía.

El diálogo permitirá alcanzar acuerdos entre las comunidades logístico-portuarias, mejorar las coordinaciones de los consejos ciudad-puerto y lograr una mayor participación ciudadana en los planes maestros.

Estamos hablando no solo de puertos marítimos, sino también de los terrestres, como Los Andes, en la Región de Valparaíso; Pino Hachado, en la Región de La Araucanía; Puyehue o paso Cardenal Samoré, en la Región de Los Lagos; Monte Aymond, en la Región de Magallanes, entre otros.

Las conclusiones en las cuales todos hemos coincidido y por lo cual hemos presentado un proyecto de acuerdo de carácter transversal, que es la razón por la cual mi bancada ha cedido la mitad del tiempo previo al diputado Rodrigo González, para que a través de una presentación en *PowerPoint* pueda mostrarlo a todos los presentes, consiste principalmente en la necesidad de una gobernanza coherente y coordinada, reforzando las capacidades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o de la Subsecretaría de Transportes; la necesidad de reglamentar de forma común a los puertos públicos y privados; la necesidad de incorporar a la ciudad en el desarrollo portuario, a través de los comités que establece el actual artículo 50 de la ley N° 19.542, o de modificaciones que den cabida a los municipios en los directorios respectivos, tal como propone un proyecto que presenté en 2014, en el cual propongo incorporar a los alcaldes en los directorios de las empresas portuarias.

Lo mismo respecto de los recursos que se generan desde la actividad. En esta materia, mi posición es que se incluya algún tipo de gravamen sobre las toneladas transferidas. Lo considero más adecuado que quitarle ingresos actuales a las empresas portuarias, pues podría afectar su inversión.

En cuanto a participación de representantes de los municipios, tal como ya dije, me parece que el alcalde es la persona más indicada.

Por último, está la necesidad de mantener coherencia y facilitar el desarrollo territorial de los puertos en relación con los instrumentos de planificación urbana y...

-Aplausos.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Maya (Presidenta).- Ha concluido su tiempo, señor diputado. Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

-El diputado Rodrigo González complementa su intervención con una presentación en PowerPoint.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señora Presidenta, saludo muy afectuosamente a los concejales y alcaldes de los municipios de ambas asociaciones de ciudades puerto presentes en las tribunas, con quienes hemos trabajado durante largo tiempo para hacer esta presentación.

Estimada ministra, bienvenida al Congreso Nacional.

Tengo especial interés en que el Ejecutivo escuche la voz de los parlamentarios regionalistas, pero también la voz de los municipios de Chile, representados por sus alcaldes y concejales, que en este caso representan a más de dos millones de ciudadanos.

Hacia una política portuaria con descentralización

Sin duda, Chile necesita una nueva política portuaria que resuelva problemas como el déficit de regulación, la descoordinación, mucho centralismo, debilidades de infraestructura, contaminación en las bahías, tensiones y conflictos entre ciudades y puertos, derivadas de las externalidades negativas que generan los puertos en las ciudades que los cobijan.

A través de esta nueva política portuaria, los puertos deben lograr competitividad global, sostenibilidad, gobernanza -en cuanto a este punto, se requiere una nueva autoridad portuaria capaz de coordinar eficazmente los servicios públicos en los espacios portuarios-, descentralización dentro de un Estado unitario, asegurar poder de decisión y recursos autónomos a las instancias locales y regionales en el marco de políticas nacionales del Estado unitario. Sobre todo, se requiere innovación y una relación armónica y sinérgica del puerto con las ciudades, con los entornos de estas en los que están situados los puertos, esencialmente para asegurar una óptima productividad.

En el Congreso de la Industria Internacional, realizado hace pocos días en Valparaíso, la óptima relación de la ciudad con el puerto fue considerada fundamental para la eficiencia y productividad de los puertos, configurando un todo virtuoso indispensable para asegurar la competitividad y la sostenibilidad de los puertos líderes a nivel mundial.

¿Cuáles son las externalidades negativas? La contaminación ambiental del suelo y del agua, la congestión urbana en el acceso y las redes viales, la contaminación acústica y los ruidos molestos, los barrios deteriorados, el impacto visual, la polución en el aire. Por ello, urge legislar ahora; urge modernizar y perfeccionar el marco normativo de la institucionalidad portuaria y establecer políticas de desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades.

Hay ejemplos como Quebec, Rotterdam, Hamburgo y otros, donde los puertos y las ciudades se potencian mutuamente, no como a veces ha ocurrido en Chile. Por eso es necesario modificar la ley N° 19.542, que ya tiene veintiún años de vigencia, y así regular adecuadamente también los puertos privados.

Proponemos reformas básicas, reformas posibles de nulo o mínimo costo fiscal, pero que son urgentes. Estas modificaciones beneficiarán a más de sesenta comunas que tienen puertos en Chile, entre puertos estatales, puertos privados de uso público y puertos privados petroleros y mineros.

Los ejes centrales de las modificaciones legales son la mitigación de los impactos y la compensación de las externalidades negativas, la generación de una relación armónica entre los planes maestros de los puertos y los planes de desarrollo y planos reguladores e intercomunales de las ciudades en relación con el uso del suelo; el uso del borde costero, la infraestructura de tránsito y el acceso a la protección del medio ambiente y del patrimonio.

También se requiere más inversión de los puertos en infraestructura, vialidad y entorno urbano, muy necesaria para el desarrollo de las ciudades.

¿Qué proponemos? Proponemos, junto con las ciudades puerto, la integración en el directorio de las empresas públicas del alcalde, como representante del municipio de la ciudad en que la empresa está ubicada. Proponemos que su integración como titular sea con derecho a voz y a voto, pero sin renta

(Aplausos)

Proponemos establecer un sistema de participación equitativa de las ciudades en las utilidades que generan los puertos, una tasa portuaria por tonelada de carga transferida y un porcentaje de los derechos que el puerto percibe. Esto vale para los puertos públicos y para los puertos privados.

(Aplausos)

Asimismo, proponemos establecer que los recursos generados en beneficio de las ciudades tienen que ser invertidos en infraestructura, en obras de desarrollo de la ciudad y en obras sociales. Estos fondos deberán ser compartidos en proporciones iguales con el gobierno regional del cual la ciudad forma parte.

Además, proponemos generar una política nacional portuaria, con expresiones a nivel regional y comunal que permitan enfrentar los desafíos que la actividad de transporte marítimo demanda en nuestros puertos, especialmente la conexión con los municipios y con las regiones.

Para avanzar en esto, solicitamos al gobierno que se instaure una mesa de trabajo con participación de las dos asociaciones de ciudades puerto, del Parlamento y de los ministerios del Interior, de Hacienda, de Transportes y de Obras Públicas.

Las proposiciones que hemos hecho aquí han sido concordadas transversalmente y están abiertas al diálogo con el gobierno para mejorarlas y modificarlas.

¡Abrir el diálogo! Lo único en lo que no se puede esperar es en legislar, porque los puertos no pueden seguir esperando.

He dicho.

-Aplausos y manifestaciones en las tribunas.

El señor **MULET** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Hugo Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo cordialmente a las alcaldesas, a los alcaldes y a los concejales presentes en esta sesión.

Si bien estamos de acuerdo con las propuestas hechas por la orgánica de las ciudades puerto, creo que lo político de la propuesta no es solo cómo repartimos de mejor forma el dinero que las empresas portuarias reciben de parte de las compañías navieras y de los concesionarios por el arriendo de la infraestructura que administran a nombre del Estado. Lo digo porque a más de veinte años de la promulgación de la Ley N° 19.542, que Moderniza el Sector Portuario Estatal, y a casi veinte años de su puesta en marcha, las fronteras legales que estableció el Poder Legislativo en esa época demuestran que no se pusieron a buen resguardo los intereses del Estado ni los intereses de las ciudades que albergan estos puertos concesionados.

La implementación de la ley hizo que la ganancia que antes se repartía entre muchos, ahora se concentrara entre muy pocos. Un par de empresas que todos conocen -Von Appen y

Luksic- manejan casi el 80 por ciento de las concesiones portuarias del país y, por tanto, acumulan el mismo porcentaje de ganancias.

Por si eso fuera poco, los costos de la contracción laboral que se generó debió ser subsidiada por el Estado con indemnizaciones y pensiones; en otras palabras, monopolizamos las ganancias y, para variar, estatizamos las pérdidas.

Es necesario aclarar que la contracción no solo afectó a los trabajadores, sino también a la pequeña y mediana empresa de muellaje, que financiaba con sus patentes más de 10 por ciento de los presupuestos municipales. Estas pequeñas y medianas empresas fueron, sin duda, afectadas y perjudicadas por esa ley de modernización de los puertos.

El modelo de desarrollo portuario aceptado por nuestra Corporación y transformado en ley, solo rige para las diez empresas portuarias estatales; sin embargo, tenemos treinta puertos privados de uso exclusivo, y hasta ahora no sabemos, o a lo menos no queda claro, quién controla el tonelaje de minerales que sale del país, dado que en esta ley intervienen, a lo menos, cinco ministerios y sus respectivas subsecretarías, por lo que las decisiones y también los controles quedan en una opacidad no deseada por quienes estamos por la transparencia.

En este escenario, no es novedad que después de dieciocho años recién las empresas portuarias constituyeran los primeros comités ciudad-puerto que ordenaba la ley. Al parecer, se ha hecho costumbre por parte de las empresas portuarias traspasar la frontera de lo correcto y perjudicar a las ciudades puerto.

Esta sesión está completamente justificada. Es importante que abordemos los intereses de las ciudades puerto, que piden compartir la riqueza que obtiene una empresa monopolizada.

Por eso, estoy completamente...

El señor **MULET** (Vicepresidente).- Ha concluido su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado José Miguel Castro.

El señor **CASTRO** (don José Miguel).- Señor Presidente, quiero iniciar mi intervención dando gracias a todos quienes están presentes: a los alcaldes, a las personas y, en especial, a los concejales, que ganan hartos poco y se movilizaron, en algunos casos, más de 1.600 kilómetros para llegar a esta importante sesión, que habla específicamente de la necesidad de actualizar la ley N° 19.542, de 1997, que, como dijo un colega, tiene más de veintiún años de vigencia. Es una ley añeja en comparación a todo lo que generan y pueden generar las personas que trabajan en los puertos.

Participación ciudadana de los municipios dentro de los directorios. Es necesario que el municipio esté presente, porque sabe mejor que nadie qué necesita la ciudadanía: tasas portuarias. Se movilizan más de 150.000 toneladas, pero no llega absolutamente nada a las ciudades puerto. También podemos pedir el 50 por ciento de la recaudación por concepto de arriendo; que se pueda invertir fuera del marco de la concesión, pensando simplemente, por ejemplo, en un semáforo. Así de simple. Que estas empresas que tanto reciben entreguen algo a la ciudadanía.

Esas son las cosas que piden esta agrupación, estos funcionarios, estos alcaldes y todos estos concejales que nos acompañan. ¿Por qué no darlas?

Hay un tema que no se ha mencionado aún: la contaminación y las externalidades negativas que generan los puertos. Por eso, anuncio que junto con otros parlamentarios presentaremos un proyecto de ley que prohíba el acopio de concentrado de metales pesados en zonas urbanas, específicamente en puertos. Lo vamos a presentar hoy día. Con esto esperamos bajar la contaminación en nuestras ciudades.

Les doy las gracias a quienes nos acompañan. Tienen un apoyo completamente transversal. He dicho.

-Aplausos.

El señor **MULET** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Gastón Saavedra.

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, permítame saludar a todos los integrantes de las asociaciones nacionales de ciudades puerto; a los concejales y alcaldes, de diferentes ciudades, que hoy se encuentran acá, y, particularmente, a quienes son integrantes del concejo de mi ciudad: Talcahuano.

No existe una relación moderna y eficiente entre la ciudad y el puerto para dejar atrás los conflictos y la invasión a las personas. La actividad portuaria deteriora los barrios; congestiona las carreteras, las vías de acceso a las ciudades, las ciudades mismas y la calidad de vida de sus habitantes.

Nos falta implementar una política pública que considere los cambios vertiginosos del comercio mundial; una legislación que integre definitivamente al municipio y sus representantes, que son el alcalde y el directorio con los directorios de las empresas portuarias de todo el país. Hablo de todo el país, no solo de las que estaban ligadas a la antigua Emporchi, porque sin exclusión causan externalidades en las diferentes ciudades del país.

Se requiere participación de las ciudades en las utilidades que se generan en el puerto, estableciendo una tasa por tonelada de carga transferida, considerando a la región y a la comuna donde se efectúa esta actividad. Se requiere, también, establecer los límites territoriales de las actividades marítimo-portuarias, incorporando el concepto de gestión integral de riesgos y desastres.

No puede ser que cada vez que tengamos un terremoto o un tsunami los contenedores terminen encima de las casas y edificios, o del patrimonio de los ciudadanos. Por lo tanto, este tipo de acciones también debe considerarse en la gestión de los puertos.

Tenemos una gran oportunidad como país. Debemos crear una política nacional de desarrollo portuario y logístico, dando paso a autoridades portuarias. El país no lo consideró cuando declaró la concesión a través de la ley que se aprobó en el Congreso Nacional. Por lo tanto, no consideró la descentralización ni tener una autoridad que articule armónicamente el uso de los suelos a través de los planes reguladores metropolitanos y locales, evitando que suceda lo que señaló el diputado Castro. Para ello es necesario establecer zonas donde se almacene la carga peligrosa y se restrinja el uso de esta carga contaminante, que daña la calidad de vida de las personas.

Por otra parte, es preciso concretar una nueva forma de entender la actividad portuaria. Es necesario pensar en espacios fuera de la ciudad, como ocurre en los países más avanzados. Desde esos espacios los terminales de carga se conectan con los puertos. Es decir, es menester crear una plataforma logística que modernice la actividad y permita, por lo tanto, la sustentabilidad de esa actividad, que es tremendamente importante para el país.

En suma, debemos aprovechar esta tremenda oportunidad de modernizar...

El señor **MULET** (Vicepresidente).- Ha concluido su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado Renzo Trisotti.

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar a todos los alcaldes y concejales, y a quienes luchan por concretar y modernizar esta importante ley, toda vez que los puertos forman parte muy importante del desarrollo económico del país y de cada una de las ciudades que representamos.

Si hay algo claro es que la legislación que los regula es añeja: tiene más de veinte años y no ha logrado adaptarse.

Tenemos, además, una serie de circunstancias que se mantienen pendientes. Me refiero específicamente a los Consejos de Coordinación Ciudad Puerto, que no se han podido constituir en todo el país. Muchos de los existentes carecen de los instrumentos para conciliar los planes de crecimiento del puerto con los intereses y los proyectos de desarrollo de cada una de nuestras ciudades.

El puerto de Iquique, luego del terremoto, ha tenido que hacer una gran inversión. Ha gastado más de 33.000.000 de dólares para reparar el molo y más de 17.000.000 de dólares para alinear el muelle.

Por ello, se hace necesario un cambio de agenda para las inversiones en infraestructura y una lógica sustentable, dado el auge de las demandas navieras. Con todo, la idea es que tengan una real proyección en el tiempo.

Al hacer un análisis de los desafíos futuros que tenemos en la Región de Tarapacá, ¡por Dios que hoy tenemos grandes tareas! Se requiere de un puerto con al menos un sitio capaz de satisfacer la actual demanda de los buques que prestan servicios navieros con nuevos calados; se necesita de capacitación y creación de servicios públicos acordes a la demanda del comercio internacional, así como mayor fortalecimiento de las alianzas público-privadas.

Resulta del todo indispensable establecer y generar una estrecha relación con las autoridades regionales y comunales, para que su tarea no se limite a ser un captador de cargas para las empresas de muellaje o fiscalizador del concesionario.

Se requiere que parte de las utilidades generadas por el área portuaria se dirijan a las arcas municipales para mitigar los daños que se generan en la infraestructura de nuestras ciudades.

Sumado a todo lo anterior, es necesario evidenciar las ventajas comparativas que Perú está entregando a Bolivia, socio comercial de la Región de Tarapacá a través de la Zona Franca de Iquique, donde se suscriben convenios internacionales con reducciones de tarifas de 30 por ciento y libre disponibilidad de almacenamiento hasta por 90 días.

Esa es la realidad. Tenemos un enorme desafío en generar una mayor capacidad de infraestructura, ordenamiento territorial y servicios logísticos. Así está trabajando la competencia; así se fortalecen los demás países vecinos, generando alternativas competitivas para sacar el enorme potencial de carga de Paraguay, Brasil y Bolivia.

Ellos han pasado de la cultura del lamento a la del entendimiento; de la evaluación a la acción. Por lo mismo, es responsabilidad del Estado de Chile no seguir siendo un mero espectador de cómo pasan las oportunidades frente a nuestros ojos.

El puerto de Iquique requiere de modernización y de una nueva institucionalidad, atendiendo a las características geopolíticas, la población y el volumen de las exportaciones. Pero lo más importante es el desafío, que el gobierno no solo debe tener presente, sino que también tiene que trabajar desde ya para concretarlo, de manera que las oportunidades no pasen frente a nuestros ojos, que observan cómo el resto de las economías se está armando...

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Ha terminado su tiempo, diputado Trisotti.
Tiene la palabra el diputado Víctor Torres.

El señor **TORRES**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer a los diputados de la bancada de la Democracia Cristiana que me cedieron su tiempo para que pudiera hacer uso de la palabra en estos escasos tres minutos: a Joanna Pérez, miembro de la Comisión Nacional de Descentralización y Regionalización de nuestro partido, que fue parte de la redacción del proyecto de resolución; a José Miguel Ortiz, del puerto de Talcahuano y Penco; a Daniel Verdessi, del puerto de Quintero; a Matías Walker, del puerto de Coquimbo, y a Gabriel Ascencio, de los puertos de Puerto Montt y Castro; vaya para ellos un afectuoso saludo.

Por cierto, también quiero saludar a los alcaldes que nos acompañan, a la Asociación Nacional de Ciudades Puerto, encabezada por alcalde de San Antonio, don Omar Vera; a los concejales y concejalas que hoy nos acompañan y, por supuesto, a toda la gente que representa a las fuerzas vivas de las comunas en que se ubican las distintos puertos.

(Aplausos)

Desde hace años se viene hablando del impacto que tienen las diferentes industrias y empresas en las localidades y comunas en que se emplazan sus faenas, y de cómo los grandes capitales tributan en las comunas más ricas de Chile, donde funcionan sus casas matrices, mas poco y nada queda en las comunas que sufren el impacto, no pocas veces negativo, de sus faenas.

Los puertos no escapan a ello. Por una parte, es cierto que dan trabajo, pero, por otra, también generan externalidades negativas y no siempre se interrelacionan de la manera debida entre ellos.

Es así como los 24 puertos comerciales de uso público, los 14 puertos de pasajeros, los 17 puertos pesqueros y los 30 puertos privados de otros usos necesitan con urgencia una autori-

dad central única y con las atribuciones necesarias para coordinar su crecimiento y trabajo en conjunto, pero también que los alcaldes de las comunas afectadas tengan un espacio formal dentro de los directorios para representar en estos los intereses de las comunas y, adicionalmente, establecer un consejo público-privado conformado por los actores relevantes de la actividad portuaria, porque de esa manera garantizaremos un desarrollo real, a escala humana, en las ciudades y comunas puerto de Chile.

Por otra parte, es imperativo que, a lo menos, parte de los tributos o ganancias de estas empresas queden en las ciudades que las cobijan. Por ejemplo, las que me corresponde representar, Valparaíso y San Antonio, son parte de los puertos más importante de Chile, pero poco y nada reciben de las empresas portuarias que en ellas operan.

Por esa misma razón, nos parece fundamental que seamos capaces de avanzar en una legislación real que modernice la relación entre las ciudades y los puertos, y no que solo los puertos sigan avanzando mientras vemos cómo las ciudades día a día se van apagando.

Por lo expuesto, hoy apoyaré el proyecto de resolución.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Brito.

El señor **BRITO**.- Señor Presidente, me gustaría saludar a cada una de las personas que hoy nos acompañan, pero ellas no están aquí solo para que las saludemos, sino para que legislemos, pero seis mociones que van en la línea de lo que ellas demandan duermen en el Congreso Nacional.

Es más, el proyecto que establece que quede en los territorios parte de la riqueza que se genera a costa de nuestras propias ciudades, que es de iniciativa exclusiva del gobierno, ni siquiera ha ingresado.

Es indudable que los éxitos económicos de nuestro país en los últimos 28 años han repercutido también en la sociedad, pero el recorrido de nuestras ciudades muestra unos contrastes que llegan a ser violentos y evidencian, una vez más, que a los administradores de la política les “quedó grande el poncho”.

Si miramos los puertos de Chile, como San Antonio o Valparaíso, vamos a ver proyectos de expansión portuaria -por ejemplo, el famoso T2-, pero pareciera que a algunos se les olvida que somos ciudad y puerto, y no solo puerto. Vemos las imágenes y pareciera que detrás de los puertos hay un desierto o una selva. ¡No! Hay una ciudad que quiere convivir con el puerto y no ser negada en su condición esencial, que es ser ciudad.

Los puertos, como termómetros comerciales de los éxitos de Chile, generan una importante tributación para el país, pero que se va para Santiago y poco y nada queda en el territorio.

Nosotros queremos cuestionar la esencia del modelo que sacrifica zonas completas para generar riqueza que, luego, se distribuye focalizadamente desde la capital. Este modelo hace que en comunas del sector oriente de Santiago se pueda prohibir, de un día para otro, fumar

en una plaza, pero permite que en Quintero y en Puchuncaví las industrias contaminantes, públicas y privadas, destruyan los territorios y maten a la gente, y es impensado detenerlas.

(Aplausos)

Los niveles de riqueza que generan los puertos para el país son tremendos. Son millones de dólares cada hora en cada puerto. Para que se hagan una idea, planteo un ejercicio: si el puerto tributara en Valparaíso, en diez días se acabaría la deuda municipal que algunos dejaron en el municipio porteño. Si el puerto de San Antonio tributara en esa ciudad, en tres semanas tendríamos el financiamiento completo para un hospital nuevo de alta complejidad.

Sabemos que el asunto es mucho más complejo de lo que podemos plantear en esta intervención, pero una vez más queremos evidenciar que los recursos están, existen, y falta voluntad para democratizarlos.

Llegamos a un punto en el cual el país crece, crece y crece, pero solo engorda y no tiene buena salud. Al Chile del futuro le quedó chico el actual modelo. Democratizar parte de la riqueza que se genera en las regiones no es una idea de nuestro sector, no es una idea loca; es algo que ocurre en todos los países y se llama presupuesto subnacional.

Queremos poder nacer en región y educarnos, desarrollarnos laboralmente, pensionarnos dignamente, ver crecer a nuestros hijos, hijas y nietos en una región, sin necesidad de emigrar a Santiago.

Por eso queremos mejorar la relación entre la ciudad y el puerto, la relación entre el modelo económico y las personas. Así, el puerto puede crecer y la ciudad puede desarrollarse.

Pero no solo se trata de plata; también de cómo funcionan los puertos, porque a fines de los 90 la Concertación destruyó la Empresa Portuaria de Chile y el Estado se redujo a ser el cobrador de un arriendo a quien opera los puertos; es decir, una especie de señor Barriga de la vecindad del Chavo. Yo no quiero ver al Estado de Chile administrando los puertos como el señor Barriga, sino un Estado con iniciativa, con conciencia de que ahí hay comunidades que sufren y son afectados.

Una empresa pública tiene una responsabilidad distinta a una empresa privada. La empresa pública requiere rentabilidad, pero también generar valor público.

Mañana votaremos un proyecto de ley sobre zonas saturadas y necesitamos que se apruebe nuestra indicación para prohibir la instalación de termoeléctricas, la cual ya fue rechazada por la derecha y el Partido Radical en la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Todos debemos detener el impacto de las industrias que destruyen. Los puertos son esenciales, pero aquí todos debemos ser parte: ganémosle a la desidia y a quienes se oponen al desarrollo de nuestras ciudades, porque estoy seguro de que cuando las regiones despierten, Santiago va a temblar.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada Camila Rojas.

La señorita **ROJAS** (doña Camila).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a las y los presentes.

En la ciudad de San Antonio, donde se emplaza el puerto con más carga y descarga a nivel nacional, vemos a diario una realidad que es ineludible para nosotros, pero invisible para la mayoría del país.

(Aplausos)

Me refiero a la parte negativa de tener un puerto en la ciudad. Vemos el tránsito de camiones, en nuestro caso más de 3.000, su estacionamiento en zonas residenciales y accidentes graves a diario. El deterioro de las calles es evidente, pero ese es solo el impacto vial. También podemos hablar del impacto medioambiental, de la ocupación del borde costero u otros efectos adversos como el ruido, las emanaciones de gases tóxicos, entre otros.

Gran parte de los sanantoninos y las sanantoninas nos sentimos orgullosos de decir que somos el puerto mayor de Chile: tecnología, vehículos, ropa, todo ingresa por un puerto, y también salen las exportaciones que mantienen la economía nacional. Valorar la tradición portuaria tiene que ver con quienes vivimos en los puertos, pero sobre todo tiene que ver con Chile.

Entonces, si se comprende que los puertos son estratégicos y, a su vez, que sí generan costos sociales, es de sentido común legislar para que las ciudades puerto se vean beneficiadas y no perjudicadas por la actividad portuaria.

Apoyé y apoyo públicamente la ley de puertos promovida por el alcalde y compañero del Frente Amplio Jorge Sharp y todo lo aquí propuesto.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada Marcela Hernando.

La señora **HERNANDO** (doña Marcela).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los colegas, a la señora Gloria Hutt, ministra de Transportes y Telecomunicaciones, y además a quienes nos acompañan desde las tribunas: representantes de las comunidades puerto país, en especial a los representantes de Mejillones y a la delegación de Antofagasta, integrada por su alcaldesa y los concejales Aguilera, Díaz, Navarro y Velásquez.

Además, saludo al alcalde de San Antonio, gestor de esta iniciativa, y a los concejales Vegas, de Puchuncaví; Vega y Díaz, de Huasco, y Aguayo, de Quintero.

(Aplausos)

Por lo menos en los últimos dos períodos presidenciales, varios de los candidatos a Presidente de la República se comprometieron a elaborar e implementar una política de Estado para los puertos del país. Este es un tema pendiente y me parece tremendamente relevante, pues no creo que las leyes del mercado deban definir la proyección y desarrollo de nuestros puertos a futuro.

Todos hemos sido testigos de la reciente gira realizada por el Presidente y su delegación, y quiero destacar de esa gira la visita realizada al puerto de Hamburgo. Ese es un puerto detrás del que hay una política de Estado a largo plazo, tras la cual está la firme decisión política de desarrollar la industria portuaria para ese país.

Por el contrario, en nuestro país, puertos como el de Antofagasta y Mejillones son administrados por diferentes instituciones del Estado: en Antofagasta es la EPA y en Mejillones es Codelco. Ambos puertos, separados por apenas 60 kilómetros, vistos desde el Asia Pacífico e, incluso, desde la costa atlántica de nuestro continente, perfectamente podrían ser sinérgicos, en vez de competidores.

A mediados del 2017, esta Cámara aprobó un proyecto de resolución de mi autoría, en el cual se solicitaba la creación de una subsecretaría marítimo portuaria, iniciativa que busca establecer un organismo superior, descentralizado y autónomo, dada la frustración de ver que el sistema portuario chileno está relegado a tener una mínima expresión dentro del Sistema de Empresas Públicas y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que parece existir solo para el Transantiago.

Represento a una región en la que se requiere poner en relieve las necesidades de comunas como Antofagasta, Mejillones o Tocopilla, pero también de otras comunas puerto del norte, ciudades que ameritan recibir parte de la recaudación que se genera en la actividad portuaria.

Ministra Hutt, le solicito que pueda mirar con detención los proyectos de resolución que presentamos hoy y los que hemos presentado antes, y que se realicen las acciones que tanta falta nos hacen.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Andrés Celis.

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, por su intermedio, primero quiero saludar a las concejales y a los concejales, en especial, a los de la provincia de Valparaíso, a los de San Antonio, a los alcaldes, alcaldesas y, por cierto, a la ministra y a mis colegas.

La sesión especial para la cual hemos sido convocados aborda un tema de suma importancia, ya que la industria marítimo portuaria, después de la electrónica, es una de las que mayor progreso ha experimentado a nivel mundial, lo cual resulta lógico si se tiene en consideración que es el pilar base en que se sustenta el comercio internacional.

Los puertos chilenos son el punto de entrada y salida del 95 por ciento de nuestro comercio exterior. Nuestro país disfruta de los beneficios que le ofrece una economía abierta al mundo,

que le permite diversificar y ampliar los mercados para sus materias primas y productos elaborados, pero también le impone la obligación de desarrollar la infraestructura de apoyo logístico que da soporte a ese comercio exterior para asegurar su desarrollo económico.

Si realmente se considera que los puertos significan una parte muy importante del transporte de mercancías de una nación, los gobiernos se encuentran obligados a establecer políticas claras de planificación y desarrollo portuario.

Cabe agregar que el aumento de la capacidad de las naves, la urgencia de disminuir los tiempos de operación en los puertos y la innovación en los elementos de transferencia de carga son algunos de los factores que dieron pie a la modernización del sector portuario nacional, mediante la promulgación de la ley N° 19.542, en 1997, porque ha experimentado un fuerte incremento en el intercambio de bienes, especialmente con el Asia Pacífico, donde los volúmenes de carga han aumentado considerablemente, lo que da cuenta de la necesidad de implementar nuevos y modernos proyectos de infraestructura, para ser más competitivos dentro de dicha zona.

El Poder Ejecutivo debe garantizar a las comunas donde se encuentran instalados los puertos una participación activa en el desarrollo de los terminales marítimos y en las decisiones relacionadas con la actividad marítimo portuaria de su territorio, todo ello en plena armonía con lo establecido en la citada ley N° 19.542, de 1997, que modernizó el sector portuario.

Asimismo, es indispensable que el Poder Ejecutivo impulse una norma que establezca que un porcentaje de los impuestos que pagan las empresas portuarias al fisco ceda en beneficio de las comunas donde dichas empresas se encuentran instaladas, teniendo presente para ello que el artículo 19, número 20°, de la Constitución Política del Estado establece que la ley “podrá autorizar que los [tributos] que gravan actividades o bienes que tengan una clara identificación regional o local puedan ser aplicados (...) por las autoridades regionales o comunales para el financiamiento de obras de desarrollo;”.

Por otra parte, ya se encuentran en trámite algunos proyectos iniciados en moción que establecen que en los directorios de las diez empresas portuarias estatales actualmente existentes se escuche la opinión ya sea de un representante del concejo municipal o del alcalde o la alcaldesa correspondiente a la ciudad donde se encuentre instalada la respectiva empresa portuaria, de modo que se hace necesario aplicar urgencia a esos proyectos.

Solo de esta forma nuestro sector portuario nacional podrá cumplir plenamente con su objetivo, contribuyendo a realzar en forma efectiva la importancia que el comercio marítimo reviste para la economía del país, y el afianzamiento de la conciencia marítima en nuestra comunidad.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada María José Hoffmann.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar al alcalde Omar Vera, de mi querido San Antonio, y a los alcaldes Manuel Rivera, Karen Rojo, Jorge Sharp, Alexis Silva, Mauricio Carrasco y tantos otros que hoy están presentes. También quiero saludar a los queridos concejales de San Antonio Mónica González, Danilo Rojas, Jorge Jorquera, Fernando Soto, Luis Órdenes; a Ana Villarroel, de Puchuncaví; Ana Cartes, de Quintero; Marco Antonio Núñez, de Algarrobo; Paola Erices y Carlos Sepúlveda, de Talcahuano; Yuri Zúñiga, Carlos Bannen, Zuliana Araya e Iván Vuskovic, de Valparaíso.

¿Por qué los nombro? Porque esta es la primera vez que vemos -y ese es el valor más profundo que tiene esta sesión- tal unidad y transversalidad.

(Aplausos)

A ellos les digo: ustedes hoy están pasando la barrera de sus propios partidos políticos para unirse y abrazar esta causa, y nosotros, como Cámara de Diputados, tenemos que estar a la altura de la unión que ustedes hoy han logrado.

Por eso los felicito, en primer lugar, y no solo como una señal republicana, sino porque ese es el consenso necesario para avanzar en la modernización de nuestros puertos. Así nacen los grandes sueños.

El diputado Osvaldo Urrutia ha sido bastante claro en señalar cómo el transporte marítimo moviliza más del 90 por ciento del comercio exterior. Entonces, ¿cómo no va a ser relevante modernizar nuestra institucionalidad portuaria? Por supuesto que es importante invertir y modernizar.

Por eso, por intermedio del señor Presidente, queremos extender la invitación a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones a que se sume a ello. Sabemos que los últimos gobiernos han estado capturados en los ministerios de Transportes por la mala política pública del Transantiago. Pero ya es hora de que se ponga el ojo en las regiones, especialmente en materia portuaria.

Tengo en mis manos un borrador que se ha consensuado para avanzar en todo lo que se ha propuesto durante las intervenciones de los diputados que me han antecedido en el uso de la palabra. Hay una propuesta que me gustaría destacar no solo desde la mirada logística, sino también para fortalecer los esquemas de gobernanza. Es obvio que el alcalde debe estar sentado en la mesa; pero también me gustaría que el concejal que obtuvo la primera mayoría se pudiese incorporar dentro de la nueva gobernanza.

En cuanto a los costos señalados para la reparación de hoyos en caminos y carreteras, para la adquisición de los camiones adecuados para el transporte y para enfrentar los problemas de contaminación y el deterioro de la calidad de vida en general, es algo respecto de lo cual debe hacerse cargo el gobierno del Presidente Piñera. Las municipalidades no solo deben sufrir las externalidades negativas e incurrir en costos, sino también obtener beneficios.

Por lo tanto, hago un llamado a la ministra a sumarse a esta gran causa; a que asuma ese compromiso y abrace la causa de modernizar nuestros puertos y lograr que los recursos también se queden en nuestras ciudades.

He dicho.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Luis Rocafull.

El señor **ROCAFULL**.- Señor Presidente, ya se ha establecido *in extenso* la demanda realizada por todos los diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, de manera que quiero referirme a un aspecto en particular.

Sin duda, el transporte marítimo se seguirá desarrollando, y no estamos en contra de eso. Sin embargo, eso ha producido un deterioro en la calidad de vida de las personas, en algunas más que en otras.

Quiero referirme específicamente a la Región de Arica y Parinacota, a la cual pertenece el distrito que represento en la Cámara.

La ciudad de Arica está a cargo de dos tratados: el Tratado de 1904 y el Tratado de 1929, que, por un lado, la obliga a tener un muelle al servicio de Perú, y, por otro, una compleja infraestructura al servicio de la carga boliviana, además de un ferrocarril construido para ese mismo fin. Todo eso ha generado la instalación de un inmenso muro de contenedores que separa a la ciudad del mar. Son pocas las ciudades donde ocurre eso. Sumado a ello, también le quitamos a nuestro valle una extensa superficie, por la cantidad de carga. Hoy más de veinte hectáreas cultivables se destinan al almacenamiento de contenedores.

Entonces, es importante que el Estado de Chile se haga cargo de esas externalidades. Pero ¿cómo lo debiera hacer? Justamente, debe entregar a la ciudadanía participación en la decisión de políticas portuarias. No es posible que las decisiones se tomen en Santiago y que la ciudad y sus habitantes no tengan derecho a hacer una actividad portuaria más amigable y que tenga armonía con el puerto.

Quiero hacer presente que el problema no se solucionará mientras estemos enviando gente desde Santiago a administrar el puerto, a la que lo único que le preocupa es la calidad de vida de los habitantes de La Dehesa, Las Condes o Vitacura, no de los de Arica. Requerimos que el destino de Arica...

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Ha concluido su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado Miguel Ángel Calisto.

El señor **CALISTO**.- Señor Presidente, por su intermedio deseo saludar a la ministra Gloria Hutt, así como a los alcaldes y alcaldesas, concejales y concejalas, y dirigentes que nos acompañan en las tribunas.

Tengo el honor de representar a la Región de Aysén, una zona extrema desesperada debido al extremado centralismo imperante en el país.

Nos sumamos al esfuerzo que hoy está haciendo la bancada regionalista, integrada por diputados de diversos partidos políticos. Por eso, junto con las asociaciones de municipalidades, solicitamos al gobierno que impulse esas iniciativas, que buscan entregar mayor poder a los puertos y desarrollar a nuestro país.

Compartimos absolutamente la participación de los municipios en los directorios de las empresas portuarias del Estado y que los municipios participen de las ganancias que genera

la actividad portuaria en sus respectivos territorios, como contrapartida de los efectos negativos que genera el desarrollo de la misma actividad.

En consecuencia, hago un llamado a la ministra y al gobierno a que aprovechen este esfuerzo y esta convocatoria transversal de todos los partidos políticos y diputados para impulsar cambios importantes que permitan fortalecer nuestra actividad portuaria, reforzar y dinamizar nuestra actividad económica y, sobre todo, apoyar a las regiones, porque este es un importante mecanismo de desarrollo para estas.

Cabe señalar que el desarrollo de los puertos también va muy en la línea del desarrollo de los corredores bioceánicos, lo que permitirá a Chile ser una plataforma de servicios hacia el Pacífico y, por supuesto, de las exportaciones chilenas y, por qué no decirlo también, de las exportaciones argentinas. Pero para ello necesitamos modernizar los puertos y fortalecer la toma de decisiones en materia regional y, sobre todo, entregar poder a los municipios en la participación del desarrollo portuario de Chile.

He dicho.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Vlado Mirosevic.

El señor **MIROSEVIC**.- Señor Presidente, corría 1823 y un sentimiento federalista recorría Chile, el país completo. El pipiolo Ramón Freire vino desde el sur, y otros pipiolo y liberales desde el norte para pedir la renuncia de Bernardo O'Higgins. Lo lograron.

Ese sentimiento regionalista no ha muerto: hoy sigue vivo en todos aquellos que nos acompañan en las tribunas, los cuales están luchando por sus regiones. Quiero saludar especialmente a la delegación de Arica, encabezada por su alcalde, señor Gerardo Espíndola, y sus concejales.

Chile es el país más centralista del mundo, lo que está lejos de ser una exageración. Por lo menos de los países de desarrollo medio-alto, Chile es el país más centralista. Solo el 15 por ciento del presupuesto total es gasto subnacional destinado a las regiones, en circunstancias de que en América Latina es el 30 por ciento. En los países desarrollados de la OCDE, el 50 por ciento del presupuesto es decidido por las regiones.

Por eso, apoyo completamente la propuesta de las ciudades puerto. En específico, los tributos deben quedar en las regiones, y en el caso de Arica, un adicional. Nosotros cumplimos con el Tratado de 1904, por lo cual se requiere una compensación específica para la Región de Arica y Parinacota y su puerto.

He dicho.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, van a estar los votos para la gran reforma portuaria que Chile necesita. Eso se ha demostrado en esta sesión.

En el Congreso Nacional existe una voluntad transversal para transformar nuestro sistema portuario, mejorarlo y modernizarlo para hacerlo cumplir con la misión de desarrollo, lograr

competitividad y generar productividad e innovación en el marco de relaciones nuevas y mejores con sus ciudades.

La propuesta que se ha hecho es sencilla, simple. Lo que ahora necesitamos es un buen diálogo constructivo con el gobierno de Chile, que tendrá en sus manos la posibilidad de hacer esta gran reforma que el país necesita y de darle a los puertos lo que corresponde.

El caso de Quintero y Puchuncaví es dramático y ejemplar en relación con lo que han vivido los puertos chilenos: bahías contaminadas, especies vivas extinguidas, suelos marinos cubierto de carbón y de petróleo, aire con partículas de SO₂ y otros contaminantes; diecinueve muelles en Quintero y Puchuncaví descoordinados, en donde las empresas hacen lo que quieren. Se trata de empresas que aportan poco y nada. GNL, una empresa de decenas de millones de dólares de inversión, paga 37.000 pesos cada semestre por concepto de patente en la zona de Puchuncaví.

Todo eso se puede superar con voluntad, con unidad y con transversalidad, como acá se dijo. Está la voluntad política del Congreso; ahora necesitamos concordar con el gobierno, en una mesa o a través de las mesas de descentralización, el camino para avanzar.

La tasa portuaria no significará gasto fiscal. El pago de una parte de los arriendos que aportan los puertos es solo una porción pequeña, un monto no muy grande.

Todo eso es posible. También es posible dar a los puertos privados una nueva gobernanza. Es posible construir una nueva relación con los puertos de Chile. Depende de nosotros, de esta alianza y del diálogo con el gobierno, que esperamos se inicie al término de esta sesión.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada Paulina Núñez.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los concejales Luis Aguilera, Doris Navarro, Jonathan Velásquez y Wilson Díaz, quienes se han trasladado desde Antofagasta para estar presentes en esta sesión y levantar su voz por nuestra comuna.

Asimismo, saludo a la alcaldesa de Antofagasta, que entiendo estuvo presente en las tribunas, aunque en estos momentos no se encuentra en ellas. En resumen, saludo a todo el cuerpo municipal presente en esta sesión especial.

Lo que nos convoca es analizar la relación de los puertos chilenos con sus ciudades. En general, respeto, concuerdo y seré partícipe del proyecto de resolución que votaremos al final de esta sesión especial, porque la situación y la relación de los puertos con nuestras ciudades en algunos casos no dan para más.

No puede ser que tengamos que esperar que ocurran desastres; no puede ser que tengamos que soportar externalidades negativas; no puede ser que muchos de estos recursos terminen en Santiago y no en nuestras comunas portuarias, y, por sobre todo, no puede ser que los puertos públicos no sean capaces, con recursos de todos los chilenos, de invertir en mayor tecnología para evitar estas externalidades negativas y que, de esa forma, demos cumplimen-

to a la ley N° 19.542, que establece para los puertos, en su artículo 50, la obligación de procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente.

Eso hoy es letra muerta, especialmente cuando vemos, por ejemplo, que en el caso del puerto de Antofagasta -no solo está en mitad de la ciudad, sino enfrente de una clínica, de un jardín infantil y de barrios residenciales- entran camiones encarpados transportando concentrado de cobre.

Hace tres años presenté un proyecto que fue aprobado por unanimidad en esta Sala, no obstante lo cual aún se encuentra en el Senado, a la espera de ser tramitado por la Comisión de Medio Ambiente de esa Corporación. Hoy, como mencionó el diputado Castro, hemos presentado otro proyecto, ambos transversales, con apoyo de todas las bancadas de la Cámara de Diputados, para que no se pueda acopiar más concentrado al aire libre.

Si habláramos de hace cuarenta años, esto sería irrisorio, porque no existía la tecnología necesaria para ello. Hoy la tecnología existe, pero no hay voluntad del Estado para entregar mayor tecnología e inversión a los puertos que están en nuestras regiones, para que no contaminen y operen igual como opera cualquier puerto que se ubica en medio una ciudad de un país desarrollado.

En el caso del puerto de Antofagasta, estamos esperando inversiones importantes para, por ejemplo, habilitar vías de acceso distintas para los camiones respecto de la avenida de la costanera, que ocupamos todos los antofagastinos. También estamos esperando que se eliminen los galpones en que se acopian toneladas de concentrado de cobre, con el peligro que eso significa, en especial porque estamos en una zona sísmica.

Asimismo, deberíamos avanzar en la posibilidad de transportar los minerales a través de medios herméticos, de *rotainers*, lo que nos permitirá cargar los *rotainers* con mineral y descargarlos directamente en el barco.

Señor Presidente, es la salud de nuestros ciudadanos la que está en peligro. Espero que las zonas de sacrificio que tenemos en nuestras regiones reciban un trato mejor del Estado y de los administradores de sus puertos.

Somos una región portuaria y minera que aporta parte importante de los recursos del erario fiscal del país. No puede seguir ocurriendo que, pese a existir esa tecnología, no haya voluntad política y una convicción y claridad de que tenemos que invertir en mayor tecnología para que podamos dar cumplimiento al artículo 50 de la ley N° 19.542.

He dicho.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Sergio Bobadilla.

El señor **BOBADILLA**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo en forma especial a la señora ministra y a todos y cada uno de los concejales de la comuna de Talcahuano presentes en las tribunas, como también al representante del alcalde Henry Campos.

Asimismo, merecen un saludo muy especial todos los trabajadores portuarios y sus representantes que se encuentran en las tribunas, porque, sin duda, el trabajador portuario contribuye significativamente, día a día, al progreso y desarrollo de nuestro querido país.

El proyecto de resolución que votaremos al término de la sesión da cuenta de una realidad, una realidad que ha permitido llegar a un consenso amplio, en que las distintas representaciones partidarias presentes en la Sala hemos concurrido para que se apruebe en forma transversal, porque todos vamos a contribuir a que se vote favorablemente.

Dicho proyecto da cuenta de una realidad que nos lleva a concluir que debemos actualizar la legislación vinculada con la actividad portuaria. Sin embargo, esta actualización no debe poner en riesgo la fuente laboral de miles de trabajadores a lo largo de nuestro país. Para eso debemos tener presente la realidad o la calidad de vida de nuestras ciudades.

He dicho.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Marcelo Díaz.

El señor **DÍAZ**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los alcaldes que nos acompañan, señores Omar Vera, Jorge Sharp y Marcelo Pereira, así como a los concejales y dirigentes.

A la presente sesión habría invitado no solo a la ministra de Transportes, sino también al ministro del Interior y al subsecretario de Desarrollo Regional, por la razón que explicaré.

En general, hemos visto grandes acuerdos respecto de la política portuaria, de la necesidad de una autoridad portuaria, de que los alcaldes tengan representación con derecho a voz y voto en los directorios, de la tasa tributaria; pero era importante la presencia del ministro del Interior, porque vivimos un momento histórico: en 2020 vamos a elegir, por primera vez en la historia de Chile, a los gobernadores regionales, que harán exactamente lo contrario a lo que ocurre hasta hoy -como muy bien explicó el subsecretario de Desarrollo Regional en una entrevista-, que es que los intendentes son representantes del Presidente ante el territorio, y no del territorio ante el Presidente. Lo que elegiremos en 2020 es un representante del territorio ante el gobierno central.

Es ahora o nunca, porque si estas instituciones, si esta nueva realidad de descentralización, si este nuevo poder y esta nueva figura nacen sin recursos, sin capacidad y sin atribuciones, nos habremos farreado un momento histórico para ir cerrando la brecha que separa al centro del país del resto de las regiones.

Eso es lo que finalmente va a contribuir a que haya mayor equidad territorial, la cual se relaciona con la justicia social y hoy -¡qué duda cabe!- son los puertos. Estamos convencidos de que no debe ser una tasa mezquina, sino, por el contrario, una tasa sustantiva que permita a las ciudades puerto paliar en algo la carga que llevan por albergar los puertos.

El diputado Jorge Brito hizo unos cálculos con los que, según él, se podía pagar la deuda de Valparaíso y resolver muchos problemas, y esa metáfora es real. Hoy son los puertos; mañana tendrán que ser las empresas mineras, las pesqueras y las forestales las que tributen en regiones, para que estas tengan fuerza, personalidad, pero también recursos, porque de lo contrario el discurso de la descentralización es falso. Acá están los votos -lo dijo el diputado Rodrigo González-; lo que falta es el proyecto, porque en estas materias podemos presentar este y diez proyectos de acuerdo o de resolución más, y aprobarlos todos por unanimidad. Como señaló la diputada Paulina Núñez, podemos encontrar muchos proyectos de acuerdo aprobados en los archivos de la Cámara de Diputados, pero -me tocó vivirlo como ministro-

costó mucho que el Congreso aprobara el proyecto que crea la figura de los gobernadores regionales, que traspasa competencias y descentraliza el poder, porque somos un país atávico y culturalmente centralista.

Este es un momento histórico para un compromiso histórico, que le dé una nueva política a los puertos, pero también que le dé una nueva vida, con fuerza, personalidad y recursos a las regiones de Chile.

He dicho.

-Aplausos

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Leonidas Romero.

El señor **ROMERO**.- Señor Presidente, con mucho respeto, pido a la Mesa que se respete el orden de inscripción, porque estaba inscrito para hacer uso de la palabra antes que mi colega Paulina Núñez. Obviamente, ella es más simpática que yo, pero es necesario respetar el orden de inscripción. No se trata de ser machista, sino simplemente de respetar el sistema de inscripción para intervenir.

Saludo a nuestra ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt y a las autoridades y vecinos de las comunas puerto de nuestro país.

Escuché con atención la intervención del diputado Rodrigo González, quien preside la bancada regionalista, y comparto y apoyo sus palabras. He participado en esa bancada desde hace varios meses y nos hemos reunido con los representantes de las ciudades puerto.

En esta oportunidad, hablamos principalmente de los puertos públicos, pero en nuestro país también hay puertos privados. En la Región del Biobío, particularmente en el distrito N° 20, en Coronel, hay un puerto privado que entró en operaciones hace más de veinte años.

La gran mayoría de los diputados se han referido a las externalidades negativas de los puertos. En realidad, nadie puede desconocer que contaminan, que generan problemas de tráfico y que dañan las calles, pero también hay que reconocer las externalidades positivas. A modo de ejemplo, la generación de puestos de trabajo y el comercio de las comunas y de la región que se ve beneficiado los días de pago de los trabajadores de los puertos.

Quiero referirme al caso de Coronel y la generación de puestos de trabajo. En la época en que se cerraron las minas y que la cesantía subió a más de 21 por ciento, el puerto de Coronel generó más de 1.000 puestos de trabajo en forma permanente, con sueldos acordes con el mercado. En sus inicios, la mayoría de los trabajadores llegaba a pie o en bicicleta; hoy lo hacen en sus propios vehículos -se lo merecen, porque los han adquirido con mucho esfuerzo- y no hay dónde estacionarse, por la gran cantidad de ellos.

Entonces, también reconozcamos la externalidades positivas que tienen todos los puertos. Efectivamente, debemos mejorar sus condiciones y trabajar con el gobierno para que los recursos que generan queden en las ciudades que acogen a los puertos. Por eso, comparto y apoyo lo expresado por el diputado Rodrigo González y firmé el proyecto de resolución que él presentó.

Hoy contamos con la presencia de alcaldes, concejales y vecinos de las ciudades puerto, pero desgraciadamente no están todos representados.

No me cabe duda de que el gobierno del Presidente Piñera, nuestro gobierno, tiene la posibilidad cierta de mejorar lo que los anteriores no hicieron. Esto no es nuevo; no estamos inventando hoy la rueda ni la pólvora. Los problemas que tienen las ciudades puerto no datan de hace seis meses; se arrastran desde hace décadas. Por eso, el Congreso Nacional, con muchas diputadas y diputados nuevos -no jóvenes, porque algunos tenemos bastantes años-, puede legislar y hacer bien su trabajo.

Anuncio mi voto favorable al proyecto de resolución presentado, porque, repito,...

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

Ante su solicitud a la Mesa, me veo en la obligación de aclarar que el orden en que se ha otorgado la palabra ha sido estrictamente el que entregó su propia bancada, la de Renovación Nacional.

Tiene la palabra la diputada Sandra Amar.

La señora **AMAR** (doña Sandra).- Señor Presidente, saludo a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, a los concejales y alcaldes, especialmente al de Valparaíso, mi coterráneo, el señor Jorge Scharp.

Chile fue descubierto desde el mar, específicamente por Hernando de Magallanes, quien en 1520, en demanda del estrecho que hoy lleva su nombre, avistara y pusiera pie por primera vez en tierras que serían chilenas.

Del mar se alimentaron los aborígenes de mis tierras; por mar se tomó posición de estos territorios en nombre del gobierno de Chile y luego fue fundada Punta Arenas. Del uso del estrecho surge el comercio, y de este, nuevos puertos regionales. Gracias al mar se formaron numerosas empresas que dan trabajo a la población. Hoy, el magallánico está más relacionado con el mar que con la pradera y, por lo tanto, no le es indiferente la relación que existe entre sus puertos y las ciudades.

Es urgente actualizar la ley N° 19.542, promulgada hace más de 21 años, que se encuentra totalmente añeja al no estar acorde con las demandas actuales de nuestro país. La mencionada ley, en su artículo 50, establece para los puertos la obligación de procurar un consejo de coordinación ciudad-puerto. Sin embargo, esos consejos no cuentan con las facultades ni con los instrumentos para enfrentar las necesidades y las crecientes complejidades del sistema portuario nacional.

Además, me parece necesario mejorar la coordinación entre el plan regulador y los planes intercomunales con el plan maestro de los puertos estatales. Un ejemplo de esa clara descoordinación, que produjo consecuencias negativas a nuestra región, fue lo que pasó con el terminal portuario de Puerto Natales, que corta la costanera de la ciudad en dos, por lo que debe cerrarse esa vía al transporte cada vez que atraca un barco.

Es importante que las ciudades y sus respectivos puertos tengan una buena relación, porque ello potencia la productividad y la eficacia de las labores portuarias, mejora la calidad de vida de los habitantes y protege el patrimonio cultural. Por ello es necesario establecer que

los recursos generados se inviertan en las respectivas comunas, integrando a los alcaldes como representantes en los directorios, con derecho a voz y voto.

Para contar con un puerto que funcione y se relacione de buena forma con la ciudad, se necesita superar las externalidades negativas, algo urgente en este momento, sobre todo en mi Región de Magallanes, actualmente más conectada por el mar que por la pampa.

He dicho.

-Aplausos

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- No hay más diputados inscritos.

La ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, ha solicitado hacer uso de la palabra.

Tiene la palabra, su señoría.

-La ministra de Transportes y Telecomunicaciones complementa su intervención con una presentación en PowerPoint.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, saludo a la Mesa, a los diputados y a los representantes de los puertos que se encuentran en las tribunas.

No puede dejar de comentar el cariño que tengo por San Antonio y por Arica, dos ciudades en las que viví muchísimo tiempo: siete años en San Antonio y tres en Arica.

(Aplausos)

Después de haber recogido los comentarios de todos los parlamentarios, quiero plantear la coincidencia en los temas centrales que están formulados. Creo que revisar el sistema portuario es de la mayor importancia para el país. Nuestra economía depende del comercio exterior, y ser competitivos en el sector portuario y en las cadenas logísticas finalmente nos afecta a todos, y no solo a las ciudades donde están localizados los puertos.

Chile tiene mucha costa, pero muy pocas aguas abrigadas. Por eso, tenemos que cuidar los puertos que tenemos. Es muy necesario que funcionen bien y que sean eficientes.

También quiero entregar algunos datos, solamente para aclarar que, entre las preocupaciones del ministerio, los puertos tienen un rol relevante. En nuestra administración anterior creamos la División de Desarrollo Logístico. Antes había una persona a cargo de carga; ahora es un grupo de 24 personas dedicadas a los temas portuarios, logísticos y ferroviarios.

En cuanto a la composición de los directorios, nos hemos preocupado de una mayor participación de personas de las regiones. De hecho, hemos pasado de un 14 por ciento de directores provenientes de las regiones donde se localizan los puertos a un 39 por ciento en la

última conformación, y con experiencia en el rubro de 11 a 44 por ciento. Trataremos de mantener y de aumentar esa participación.

Respecto de la constitución de los consejos de coordinación de ciudad-puerto, tan pronto asumimos pedimos a los intendentes que dieran curso a esa conformación. Actualmente solo falta constituir los consejos en Iquique, Punta Arenas y Antofagasta; todos los demás están ya constituidos. Algunos ya están operando y otros van a empezar a operar prontamente.

También hemos desarrollado un Plan Nacional de Desarrollo Portuario, pensando en el largo plazo, que posteriormente se transformó en un Plan Nacional de Desarrollo Logístico, teniendo en cuenta que no solo se necesita perfeccionar la operación del borde costero, sino toda la cadena logística, como se ha mencionado aquí varias veces.

Tenemos algunas propuestas que hemos recogido, solamente con la intención de mostrar la visión con que estamos trabajando en el ministerio respecto de este tema, y por supuesto que abiertos a la conversación para recoger lo que ustedes mismos han planteado.

Primero, respecto del sistema portuario nacional, solamente quería mostrar el número de terminales. Tal como se ha mencionado acá, hay puertos públicos, puertos privados de uso público y puertos privados de uso privado, que son mayoría. Cuando vemos la ley que configura a las empresas portuarias del Estado, constatamos que especifica claramente el tratamiento para esas empresas, pero no cubre la totalidad de las empresas portuarias, que es lo que estamos discutiendo aquí.

El sistema portuario nacional muestra además una enorme evolución, a tasas muy grandes. En la lámina que estoy mostrando aparecen las exportaciones en rojo, las importaciones en amarillo y el cabotaje en verde.

Tenemos un desarrollo importante del comercio exterior desde 2005 en adelante, a una tasa muy alta, y debemos prepararnos para atender esa demanda.

Hay impactos que parecen menores, pero, por ejemplo, las compras por internet transforman a cada persona en un potencial importador y eso genera una presión sobre los puertos, para la cual también debemos estar preparados.

Respecto de las brechas, no voy a ir a cada una de ellas -aquí está la lista y voy a dejar la presentación-, pero está la mayor parte de las que ustedes mismos han mencionado, desde la necesidad de una institucionalidad portuaria más amplia hasta el marco regulatorio común para puertos privados y estatales. Eso es algo inusual en el mundo; en general, hay un marco regulatorio portuario que aplica en la misma forma para las empresas, independientemente de su propiedad.

Necesitamos un rol de autoridad portuaria. Actualmente, las empresas portuarias del Estado cumplen, pero es un rol virtual, es un rol de buena voluntad, pero no es el rol que les corresponde según la ley.

Hay algunos elementos que hacen más necesaria la planificación y la eficiencia portuaria. La capacidad teórica es cada vez más discutible, como consecuencia del cambio climático. Por ejemplo, hay puertos que han pasado un mes sin poder atender naves como consecuencia de marejadas. Eso hace que disminuya la capacidad efectiva que tenemos de capacidad portuaria, y debemos tener prevista la forma en que lo vamos a administrar.

La planificación territorial es otro de los temas que nos importa. Lo mismo sucede con los servicios de apoyo a navegación y cabotaje, los sistemas informáticos, etcétera. La lista es bastante larga.

¿Qué pensamos nosotros de la institucionalidad? Necesitamos un sistema logístico ordenado y competitivo, al servicio de los usuarios y del desarrollo económico del país. Nosotros, cada vez más en el ministerio, hemos dejado de hablar solamente del puerto, para enfocarnos en una mirada logística. Eso significa la coordinación con todos los servicios.

Necesitamos una integración con las ciudades, por lo cual están constituidas las comisiones de ciudad-puerto, y necesitamos un uso eficiente del territorio, porque las instalaciones logísticas también necesitan acceso.

¿Cuáles son algunos de los ejes sobre los que deberíamos trabajar? Primero, convergencia normativa entre los puertos privados y públicos. Actualmente, los puertos públicos son los que tienen una normativa mucho mejor definida; en los puertos privados es bastante menor.

Tenemos que trabajar sobre aspectos tarifarios, sobre no discriminación, sobre transparencia y sobre competencia. Actualmente, es muy difícil asegurar competencia con pocos operadores, con tarifas integradas, paquetizadas, en que es muy difícil saber cuánto es el precio de cada uno de los servicios portuarios, porque se venden en bloques que no son abiertos al público y a los clientes.

Es necesaria una autoridad logística nacional que administre las necesidades que se han descrito aquí ampliamente, y la autoridad local, el rol de las empresas portuarias como una futura o potencial autoridad portuaria. Hay algunos problemas particulares. Creo que es claramente diferenciada la situación de Puerto Montt al norte y de Puerto Montt al sur. La conectividad austral, el transporte marítimo en la zona austral, genera demandas muy distintas a las que se generan en el resto del territorio. También esa es una definición que debemos cubrir.

No creo que haga falta que describa mucho más la relación ciudad-puerto, ya que tenemos ejemplos abundantes. Solo quisiera decir que, en el mundo, los puertos se generan por condiciones geográficas y es muy difícil encontrar un puerto que haya dejado de ser puerto. En general, han encontrado el equilibrio. Aquí se refirieron al caso de Hamburgo, que vimos recién, por la visita del Presidente. Hamburgo es una de las ciudades más lindas de Europa y convive perfectamente con su puerto, no sin problemas. Han llegado a convivir porque han llegado a encontrar el equilibrio entre las dos actividades, para ser exitosos en ambas. Eso es algo posible de lograr y debemos generar las condiciones para que se dé esa convivencia de esa calidad.

En la relación ciudad-puerto, creemos que se puede potenciar el Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto que contempla la ley N° 19.542. Hay un decreto que está en trámite para reforzar esa condición, que haga más vinculantes las decisiones de este consejo, que por ahora es la única herramienta que tenemos.

Creemos que necesitamos también fortalecer las conexiones ferroviarias y algunos procesos previos de trabajo con la comunidad, especialmente cuando vienen grandes proyectos, como el puerto a gran escala en San Antonio.

El puerto es una oportunidad y aquí ha sido ampliamente reconocido. También es una oportunidad de identidad cultural de valor histórico, de proyectos comunes y de alto valor.

Por consiguiente, pretendemos cubrir este desafío y quedar completamente abiertos a la conversación.

Para mí es difícil referirme a la propuesta de recaudación y distribución de las tasas locales, porque eso tiene que ver con rentas nacionales, materia que está fuera del ámbito del ministerio. Sin embargo, la recojo como una preocupación, puesto que es uno de los mecanismos con los cuales se puede fortalecer la relación entre las ciudades y los puertos.

En este sentido, quiero transmitir y ratificar el interés del ministerio por este tema. Nos hemos dedicado muy fuertemente a reforzar un equipo de especialistas que pueda abordar con éxito este trabajo, recopilar experiencias, transmitir y disponer para ustedes todos los antecedentes necesarios, y realizar análisis no solo de las estadísticas de carga, sino también de los costos y de las formas de operar de los distintos puertos.

Aquí también se han mencionado las particularidades que tiene Arica debido a los tratados internacionales, lo cual es algo que debemos abordar.

Insisto: quiero transmitir la mejor disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para avanzar en esta conversación. Nos parece necesario modernizar la ley y esperamos que podamos converger rápidamente a un modelo moderno y eficiente de administración portuaria.

Muchas gracias.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **VENEGAS** (Vicepresidente).- Muchas gracias, señora ministra.

Cerrado el debate.

Como señaló hace un momento nuestra Presidenta, señora Maya Fernández, muchos diputados no estaban presentes en la Sala -están llegando recién- porque estaban sesionando en forma simultánea varias comisiones permanentes, y también las subcomisiones mixtas que están analizando el presupuesto de la nación.

El señor Prosecretario va a dar lectura a la parte dispositiva del proyecto de resolución N° 365.

El señor **GALLEGUILLOS** (Prosecretario subrogante).- Proyecto de resolución N° 365, de los diputados Rodrigo González, Víctor Torres, Osvaldo Urrutia, Félix González, Leonidas Romero, Gastón von Mühlenbrock, Alejandra Sepúlveda, Marcela Hernando, Marcelo Díaz y Daniel Núñez, que en su parte dispositiva señala:

La Cámara de Diputados resuelve:

Solicitar al Presidente de la República que envíe un proyecto de ley que recoja las propuestas señaladas a continuación, las cuales han sido discutidas y concordadas con los representantes de las dos asociaciones de municipios de ciudades puerto:

Primero, en el ámbito institucional que regula a las empresas públicas creadas al amparo de la ley N° 19.542, solicitamos la integración a su directorio del alcalde o alcaldesa como representante del municipio de la ciudad en que la empresa está ubicada, incorporándolo con carácter de titular con derecho a voz y voto, sin derecho a renta.

Segundo, en los puertos privados, establecer un consejo público-privado conformado por las empresas involucradas, el municipio y las instancias del Estado que intervienen en la ac-

tividad portuaria con la misión de formular políticas, asegurar la gobernanza y establecer una relación ciudad puerto armoniosa, coordinada y complementaria.

Tercero, establecer un sistema de participación de las ciudades en las utilidades que los puertos generan, estableciendo una tasa por tonelada de carga transferida y un porcentaje de los derechos que el puerto percibe por otros conceptos. A este efecto se considerará como un elemento de análisis la propuesta efectuada por la Asociación de Municipalidades Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile y la Asociación de Puertos Concesionados.

Cuarto, superar el concepto de límites territoriales del puerto y ampliar la posibilidad de inversión de los puertos dentro de los límites que corresponden a toda la cadena logística ligada a la actividad portuaria.

Quinto, establecer que los recursos generados en beneficio de las ciudades solo podrán ser invertidos en infraestructuras, obras y el desarrollo social de la ciudad, y que estos fondos deberán ser compartidos en proporciones iguales con el gobierno regional del cual la ciudad forma parte.

Sexto, establecer una política nacional portuaria, con expresiones a nivel nacional, regional y comunal que permitan enfrentar los importantes desafíos que la actividad del transporte marítimo demanda a nuestros puertos.

Séptimo, para avanzar en la aplicación de estas medidas, solicitamos a su excelencia que constituya una mesa de trabajo con participación de las dos asociaciones de ciudades puerto, el Parlamento y los ministerios del Interior y Seguridad Pública, de Hacienda, de Transportes y Telecomunicaciones y de Obras Públicas, con el objeto de generar mecanismos administrativos y legales tendientes al mejoramiento del sistema portuario chileno, coherentes con los requerimientos que impone el presente y el futuro de nuestra economía.

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

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 113 votos; por la negativa, 1 voto. No hubo abstenciones.

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

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Alarcón Rojas, Florcita; Alessandri Vergara, Jorge; Alinco Bustos, René; Amar Mancilla, Sandra; Auth Stewart, Pepe; Baltolu Rasera, Nino; Barrera Moreno, Boris; Barros Montero, Ramón; Bellolio Avaria, Jaime; Bianchi Retamales, Karim; Bobadilla Muñoz, Sergio; Brito Hasbún, Jorge; Carter Fernández, Álvaro; Carvajal Ambiado, Loreto; Castillo Muñoz, Natalia; Castro Bascuñán, José Miguel; Castro González, Juan Luis; Celis Araya, Ricardo; Celis Montt, Andrés; Cicardini Milla, Daniella; Cid Versalovic, Soffa; Coloma Álamos, Juan Antonio; Crispi Serrano, Miguel; Cruz-Coke Carvallo, Luciano; Desbordes Jiménez, Mario; Díaz Díaz, Marcelo; Durán Espinoza, Jorge; Eguiguren Correa, Francisco; Espinoza Sandoval, Fidel; Fernández Allende, Maya; Flores Oporto, Camila; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo; Gahona Salazar, Sergio; Galleguillos Castillo, Ramón; García García, René Manuel; Garín González, Renato; Girardi Lavín, Cristina; González Gatica, Félix; González Torres, Rodrigo; Gutiérrez Gálvez, Hugo; Hernández Hernández, Javier; Hernando Pérez, Marcela; Hirsch Goldschmidt, Tomás; Hoffmann Opazo, María José; Ibáñez Cotroneo, Diego; Jackson Drago, Giorgio; Jiménez Fuentes, Tucapel; Jürgensen Rundshagen, Harry; Kuschel Silva, Car-

los; Labra Sepúlveda, Amaro; Lavín León, Joaquín; Leiva Carvajal, Raúl; Longton Herrera, Andrés; Lorenzini Basso, Pablo; Luck Urban, Karin; Macaya Danús, Javier; Marzán Pinto, Carolina; Melero Abaroa, Patricio; Mellado Pino, Cosme; Mellado Suazo, Miguel; Meza Moncada, Fernando; Mirosevic Verdugo, Vlado; Molina Magofke, Andrés; Morales Muñoz, Celso; Muñoz González, Francesca; Noman Garrido, Nicolás; Norambuena Farías, Iván; Núñez Arancibia, Daniel; Núñez Urrutia, Paulina; Nuyado Ancapichún, Emilia; Orsini Pascal, Maite; Ortiz Novoa, José Miguel; Ossandón Irarrázabal, Ximena; Pardo Sáinz, Luis; Parra Sauterel, Andrea; Paulsen Kehr, Diego; Pérez Lahsen, Leopoldo; Pérez Olea, Joanna; Pérez Salinas, Catalina; Rathgeb Schifferli, Jorge; Rentería Moller, Rolando; Rey Martínez, Hugo; Rocafull López, Luis; Rojas Valderrama, Camila; Romero Sáez, Leonidas; Rosas Barrientos, Patricio; Saavedra Chandía, Gastón; Sabag Villalobos, Jorge; Saffirio Espinoza, René; Saldívar Auger, Raúl; Santana Castillo, Juan; Santana Tirachini, Alejandro; Sauerbaum Muñoz, Frank; Schalper Sepúlveda, Diego; Sepúlveda Orbenes, Alejandra; Sepúlveda Soto, Alexis; Silber Romo, Gabriel; Soto Ferrada, Leonardo; Teillier Del Valle, Guillermo; Tohá González, Jaime; Torrealba Alvarado, Sebastián; Torres Jeldes, Víctor; Trisotti Martínez, Renzo; Troncoso Hellman, Virginia; Urrutia Soto, Osvaldo; Vallejo Dowling, Camila; Van Rysselberghe Herrera, Enrique; Velásquez Seguel, Pedro; Venegas Cárdenas, Mario; Verdessi Belemmi, Daniel; Von Mühlenbrock Zamora, Gastón; Walker Prieto, Matías; Winter Etcheberry, Gonzalo.

-Votó por la negativa el diputado señor Urrutia Bonilla, Ignacio

-Aplausos.

-El texto íntegro del proyecto de acuerdo y de resolución figura 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 17.47 horas.

GUILLERMO CUMMING DÍAZ,

Jefe de la Redacción de Sesiones.