

# REPÚBLICA DE CHILE



## CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 366<sup>a</sup>

Sesión 136<sup>a</sup>, en miércoles 6 de marzo de 2019  
(Especial, de 16.05 a 17.36 horas)

Presidencia de la señora Fernández Allende, doña Maya.  
Presidencia accidental del señor Espinoza Sandoval, don Fidel.

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

**REDACCIÓN DE SESIONES**  
**PUBLICACIÓN OFICIAL**

## ÍNDICE

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

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
<b>I. ASISTENCIA.....</b>	<b>15</b>
<b>II. APERTURA DE LA SESIÓN.....</b>	<b>21</b>
<b>III. ACTAS .....</b>	<b>21</b>
<b>IV. CUENTA .....</b>	<b>21</b>
FUSIÓN DE PROYECTOS .....	21
<b>V. OBJETO DE LA SESIÓN.....</b>	<b>22</b>
ANÁLISIS DEL PROBLEMA QUE AFECTA A USUARIOS DE PEAJES Y TAG DE RUTAS Y AUTOPISTAS.....	22
<b>VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA.</b>	
1. <u>Proyecto</u> iniciado en moción de los diputados señores Mulet; Saffirio; Velásquez, don Esteban, y Velásquez, don Pedro, y de la diputada señora Sepúlveda, doña Alejandra, que “Deroga la ley N°21.076, que Modifica la ley General de Servicios Eléctricos para imponer a la empresa distribuidora de energía la obligación de solventar el retiro y reposición del empalme y medidor en caso de inutilización de las instalaciones por fuerza mayor”. Boletín N° 12446-08.	
2. <u>Copia</u> autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216. Rol 4301-18-INA. Acogido. Se tomó conocimiento.	
3. <u>Copia</u> autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la Ley N° 18.216. Rol 4957-18 INA. Acogido. Se tomó conocimiento.	
4. <u>Copia</u> autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216, y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley N° 17.798. Rol 4309-18-INA. Acogido parcialmente. Se tomó conocimiento.	
5. <u>Copia</u> autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216 . Rol 4897-18 INA. Acogido. se tomó conocimiento.	
6. <u>Copia</u> autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216, y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley N° 17.798. Rol 4111-17-INA. Acogido parcialmente. Se tomó conocimiento.	

7. Copia autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216, y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley N° 17.798. Rol 4109-17-INA. Acogido parcialmente. Se tomó conocimiento.
8. Copia autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216. Rol 4551-18-INA. Acogido parcialmente. Se tomó conocimiento.
9. Copia autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la Ley N° 18.216, y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley N° 17.798. Rol 4546-18-INA. Acogido parcialmente. Se tomó conocimiento.
10. Copia autorizada de la sentencia definitiva del Tribunal Constitucional recaída en un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del artículo 1°, inciso segundo, de la ley N° 18.216 y del artículo 17 B, inciso segundo de la ley N° 17.798. Rol 4282-18-INA. Acogido parcialmente. Se tomó conocimiento.
11. Copia autorizada de la resolución del Tribunal Constitucional recaída en proceso de requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216. Rol 5927-19 INA. Otorga plazo para formular observaciones al requerimiento declarado admisible. Se tomó conocimiento.
12. Oficio del Tribunal Constitucional por el cual pone en conocimiento de la Cámara de Diputados la resolución recaída en el desistimiento en una acción de inaplicabilidad respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216. Rol 5707-18 INA. (1). Se tomó conocimiento.
13. Oficio del Tribunal Constitucional por el cual pone en conocimiento de la Cámara de Diputados la resolución recaída en el desistimiento en una acción de inaplicabilidad respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216. Rol 5445-18 INA. (1). Acogido el desistimiento. Se tomó conocimiento.
14. Oficio del Tribunal Constitucional por el cual pone en conocimiento de la Cámara de Diputados la resolución recaída en el desistimiento en una acción de inaplicabilidad respecto del inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216, y del artículo 17 B), inciso segundo, de la ley N° 17.798 . Rol 5691-18 INA. (1). Acogido el desistimiento. Se tomó conocimiento.

## VII. OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA.

### 1. Notas:

- Del diputado señor Alinco, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de la Corporación, informa la realización de actividades propias de la función parlamentaria el día de hoy, 6 de marzo de 2019, con lo cual justifica su inasistencia a esta sesión especial.

- Del Diputado señor Ibáñez, quien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de la Corporación, informa la realización de actividades propias de la función parlamentaria el día 7 de marzo de 2019, con lo cual justifica su inasistencia a la sesión que se celebrará en esa fecha.

## **2. Oficio:**

- De la Comisión de Gobierno Interior, Nacionalidad, Ciudadanía y Regionalización por el cual se solicita el acuerdo de la Sala, de conformidad con el artículo 17 de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional, para refundir los proyectos de ley, iniciados en moción, correspondientes a los boletines N°s 10487-06, 12072-06 y 12141-06), por coincidir sus ideas matrices, ya que modifican la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, en materia de denominación de bienes nacionales de uso público.

### **Respuestas a Oficios**

#### **Ministerio del Interior y seguridad pública**

- Proyecto de Resolución N° 243, Solicita a S. E. el Presidente de la República que instruya a los Ministros del Interior y Seguridad Pública, de Hacienda y de Desarrollo Social para que, coordinadamente, propongan en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para 2019, la inclusión en la Partida del Ministerio del Interior y Seguridad Pública-Gobiernos Regionales, de una glosa que autorice a los gobiernos regionales para destinar hasta un 2% del total de sus recursos para subvencionar actividades y programas enfocados a los adultos mayores. (3604).
- Proyecto de Resolución N° 350. La Cámara de Diputados expresa su profunda preocupación por la muerte del señor Alejandro Castro, activista medioambiental y presidente del Sindicato de Pescadores Artesanales S-24 de la comuna de Quintero y demanda una investigación acuciosa que permita esclarecer las causas de su deceso. (3609).

#### **Ministerio de Relaciones Exteriores**

- Proyecto de Resolución N° 291. Solicita a S. E. el Presidente de la República que, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, inicie las conversaciones y negociaciones con los Estados americanos que no han firmado y ratificado la Convención Interamericana para el cumplimiento de condenas penales en el extranjero, con el objeto de asegurar el traslado de los reos extranjeros a su país de origen. (1095).

#### **Ministerio de Economía, Fomento y Turismo**

- Diputado Mulet, don Jaime. Se sirva tomar conocimiento de su intervención efectuada el día de hoy, en la que se refiere a la situación que afecta a los productores de uva pisquera de Chile. (1002 al 20396).
- Diputado Hirsch, don Tomás. Número de funcionarios públicos a contrata y a honorarios que fueron desvinculados en las distintas reparticiones de ese Ministerio, precisando antigüedad del cargo y fundamentos esgrimidos, en los términos que requiere. (1023 al 18447).

- Diputada Pérez, doña Catalina. Proyectos que se encuentran en evaluación ambiental, respecto a la extracción de agua en el lado sur de la cuenca del Salar de Atacama, indicando si consideran la disponibilidad de dicho recurso para el futuro. Asimismo, refiérase a la existencia de planes que eviten los impactos ambientales en bofedales y en el uso que hacen las comunidades indígenas. (1036 al 18175).
- Diputado Garín, don Renato. Factibilidad de promover una política nacional de uso de catálogos en formato digital. (1037 al 18316).
- Diputado Alessandri, don Jorge. Existencia de estudios para otorgar alternativas a las pequeñas empresas, en torno a las multas e intereses en caso de retraso en el pago de las obligaciones previsionales. (1038 al 20457).
- Diputado Velásquez, don Esteban; Diputado Velásquez, don Pedro; Diputada Sepúlveda, doña Alejandra; Diputado Mulet, don Jaime. Razones por las cuales no se ha otorgado respuesta al Proyecto de Acuerdo N° 5 de esta Cámara de Diputados, adoptado el 4 de octubre de 2018, mediante el cual se manifiesta el rechazo por el traspaso del Comité de Minería No Metálica al Ministerio de Minería y solicita a S. E. el Presidente de la República que considere crear una institucionalidad única en la gobernanza de Los Salares y en la explotación pública del litio. (1039 al 17225).
- Diputado Naranjo, don Jaime. Proyectos de fomento y apoyo al turismo considerados a ejecutarse en las comunas de Cauquenes, Chanco, Colbún, Linares, Longaví, Parral, Pelluhue, Retiro, San Javier, Villa Alegre, Yerbas Buenas, Región del Maule. (1040 al 15071).
- Diputado Naranjo, don Jaime. Reiterar el oficio N° 15.071 de esta Corporación, de fecha 16 de octubre de 2018, cuya copia se acompaña. (1040 al 19440).
- Diputado Rathgeb, don Jorge. Recursos destinados a proyectos que puedan ser postulados por organizaciones o particulares dentro de su Ministerio, financiamiento y las fechas en que se realizarán los llamados para 2019, precisando si además cuentan con fondos de asignación directa. (1220 al 18404).
- Proyecto de Resolución N° 287, Solicita a S. E. el Presidente de la República elaborar junto a las autoridades y ministerios que correspondan, un plan de inversión y recuperación económica para la Región del Maule. (1034).

#### **Ministerio de Hacienda**

- Proyecto de Resolución N° 261. Solicita a S. E. el Presidente de la República que, a través del Ministerio de Desarrollo Social y el Ministerio de Hacienda, efectúen un estudio sobre la viabilidad de crear un bono especial en beneficio de los hijos que tengan el cuidado de sus padres. (273).

#### **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**

- Proyecto de Resolución N° 291. Solicita a S. E. el Presidente de la República que, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, inicie las conversaciones y negociaciones con los Estados americanos que no han firmado y ratificado la Convención Interamericana para el cumplimiento de condenas penales en el extranjero, con el objeto de asegurar el traslado de los reos extranjeros a su país de origen. (1316).

**Ministerio de Defensa Nacional**

- Diputado Naranjo, don Jaime. Informe emitido por el Ejército de Chile mediante oficio CJE CAF CINGE (P) N° 4180/223/JGMDN, del 11 de junio del presente año. (4180/2388/1 al 11615).
- Diputado Desbordes, don Mario. Efectividad de que Carabineros de Chile no fue considerado para el homenaje rendido el día 8 de enero del presente año, a las personas que hace 40 años se mantuvieron en puestos de combate para la defensa de la soberanía nacional, en los términos que requiere. (6855/536 al 19723).
- Diputada Vallejo, doña Camila. Posibilidad de que vuestro Ministerio ejecute las acciones administrativas correspondientes a fin de corroborar que el señor Alberto José Chaji Palacios, actual Presidente de la Unión Comunal de Adultos Mayores de La Florida, sería un exfuncionario, agente o personal de servicio de la Dirección de Inteligencia Nacional o de la Central Nacional de Inteligencia. (6855/5773 al 14355).
- Diputado Mirosevic, don Vlado. Razones que fundan la decisión del Ejército de Chile para suspender todas las actividades y solicitar el abandono de sus instalaciones, al Club Aéreo de Arica, con base en el aeropuerto El Buitre, considerando la posibilidad de revocar dicha resolución, en atención a su larga existencia y los servicios que ha prestado a la comunidad. (6855/5889 al 14945).
- Diputado Matta, don Manuel. Recursos utilizados en la ceremonia de cambio de mando de la Fuerza Aérea de Chile, que se realizó en noviembre del presente año, en los términos que requiere. (6855-7237 al 18219).

**Ministerio de Bienes Nacionales**

- Proyecto de Resolución N° 265, Solicita a S. E. el Presidente de la República disponer que los servicios públicos de la Administración del Estado suscriban convenios con quienes estimen conveniente para reciclar su papelería. (109).

**Ministerio del Trabajo y Previsión Social**

- Diputado Flores, don Iván. Situación que afecta a los exmineros de Antilhue, de la Región de Los Ríos, quienes hace varias décadas quedaron en la indefensión producto del cierre de los piques, analizando la factibilidad de gestionar una pensión de gracia y distintas alternativas de reinserción laboral en su beneficio. (37 al 6528).
- Diputado Trisotti, don Renzo. Aplicación de la normativa contenida en la ley N° 21.109, que establece un estatuto a asistentes de la educación pública, señalando si es aplicable a funcionarios de las Corporaciones. (38 al 18203).
- Diputado Labra, don Amaro. Uso de los recursos de capacitación de el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo destinado a trabajadores de la Corporación Municipal de Educación, Salud y Recreación de La Florida, durante los años 2016 a 2018, en los términos que requiere. (41 al 11343).
- Diputado Saavedra, don Gastón. Tenga a bien arbitrar las medidas que sean necesarias para ratificar el Convenio 177 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre el trabajo a domicilio, a fin de aplicar sus recomendaciones en la legislación que regulará el teletrabajo, que se discute en la actualidad en el Congreso Nacional. (42 al 14921).

- Diputado Sabag, don Jorge. Situación que afecta a las personas con discapacidad que pierden su pensión básica solidaria al momento de iniciar algún tipo de emprendimiento menor, analizando la factibilidad de enmendar dicho impedimento a través de alguna modificación legal o reglamentaria. (43 al 11387).
- Diputado Eguiguren, don Francisco. Solicita informar las medidas que se adoptarán para mitigar los perjuicios que afectarán a los trabajadores de los establecimientos comerciales ubicados en el centro de la ciudad de Coquimbo, como consecuencia de la ejecución de trabajos de remodelación en esa zona. (45 al 37).

#### **Ministerio de Salud**

- Proyecto de Resolución N° 244, Solicita a S. E. el Presidente de la República ampliar la cobertura de los cuidados paliativos garantizando la disponibilidad y el acceso para pacientes que padecen enfermedades incurables y potencialmente mortales diferentes del cáncer terminal. (496).
- Proyecto de Resolución N° 287, Solicita a S. E. el Presidente de la República elaborar junto a las autoridades y ministerios que correspondan, un plan de inversión y recuperación económica para la Región del Maule. (630).
- Proyecto de Resolución N° 282, Solicita a S. E. el Presidente de la República la implementación de políticas y programas tendientes a la protección de los cuidadores de personas en estado de discapacidad. (634).
- Proyecto de Resolución N° 271, Solicita a S. E. el Presidente de la República evaluar la posibilidad de aumentar el subsidio del programa “Pago de Cuidadores de Personas con Discapacidad” del Ministerio de Desarrollo Social, considerando el “síndrome del cuidador” dentro de los planes y programas del Ministerio de Salud. (763).

#### **Ministerio de Energía**

- Proyecto de Resolución N° 265, Solicita a S. E. el Presidente de la República disponer que los servicios públicos de la Administración del Estado suscriban convenios con quienes estimen conveniente para reciclar su papelería. (143).

#### **Ministerio de Vivienda y Urbanismo**

- Diputado Carter, don Álvaro. Número de contratos celebrados entre el Servicio de Vivienda y Urbanización con las Entidades de Gestión Inmobiliaria Social, específicamente con la entidad Hábitat para la Humanidad, durante los últimos dos años, pronunciándose respecto de los demás requerimientos que formula. (497 al 16836).

#### **Ministerio Secretaria General de Gobierno**

- Proyecto de Resolución N° 276. Solicita a S. E. el Presidente de la República que, envíe un proyecto de ley al Congreso Nacional para mejorar la legislación existente y/o modificar sustancialmente la ley N° 19.418, que establece normas sobre juntas de vecinos y demás organizaciones comunitarias. (30/2).

#### **Ministerio de Desarrollo Social**

- Proyecto de Resolución N° 91. Solicita a S. E. el Presidente de la República considerar el estudio y proposición de un proyecto de ley que contemple la implementación de un Sistema Nacional de Cuidados para Personas con Dependencia Funcional. (291).



- Proyecto de Resolución N° 316. Solicita a S. E. el Presidente de la República el reconocimiento, protección y promoción de los derechos y libertades fundamentales de los pueblos originarios chilenos, a través de la adopción de las medidas administrativas y legales que se proponen. (548).

#### **Ministerio del Medio Ambiente**

- Diputado Hirsch, don Tomás. Número de funcionarios públicos a contrata y a honorarios que fueron desvinculados en las distintas reparticiones de ese Ministerio, precisando antigüedad del cargo y fundamentos esgrimidos, en los términos que requiere. (190414 al 18464).
- Diputado Labra, don Amaro. Documentos y estudios que justifican el cambio de límites del Parque Nacional Patagonia de la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, refiriéndose a los demás requerimientos formulados. (190716 al 20947).
- Diputado Velásquez, don Pedro. Posibilidad de impulsar la adopción de las medidas que propone, a fin de asegurar el uso de los recursos hídricos para los habitantes de las comunas de Monte Patria, Punitaqui, Combarbalá y Río Hurtado de la provincia de Limarí, Región de Coquimbo, y evitar su emigración a otros lugares del país. (190732 al 19875).
- Proyecto de Resolución N° 313. Solicita a S. E. el Presidente de la República la dictación de nuevas normas de calidad ambiental atmosférica y la homologación de las existentes, de acuerdo a las guías propuestas por la Organización Mundial de la Salud. (190393).

#### **Consejo Nacional de la Cultura y las Artes**

- Proyecto de Resolución N° 265. Solicita a S. E. el Presidente de la República disponer que los servicios públicos de la Administración del Estado suscriban convenios con quienes estimen conveniente para reciclar su papelería. (20).

#### **Subsecretarías**

- Diputado Jackson, don Giorgio. Regulación y normativa aplicable a la práctica de pesca deportiva en nuestro país, emitiendo un pronunciamiento respecto de las inquietudes individualizadas en documento anexo. (60 al 19878).

#### **Subsecretaría de Hacienda**

- Proyecto de Resolución N° 237. Solicita a S.E. el Presidente de la República la adopción de planes de asistencia en beneficio de los trabajadores afectados por el inminente cierre de la planta Industria Azucarera Nacional S.A. en la comuna de Linares, Región del Maule. (230).
- Proyecto de Resolución N° 299. Solicita a S. E. el Presidente de la República que instruya al Ministerio de Educación y al Ministerio de Hacienda, para dar cumplimiento al pago del bono de incentivo al retiro, establecido en la ley N° 20.964, en beneficio de los asistentes de la educación. (265).
- Proyecto de Resolución N° 257, Solicita a S. E. el Presidente de la República que encomiende a los Ministros del Trabajo y Previsión Social y de Hacienda, un estudio sobre la viabilidad de ampliar el Fondo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 44 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, a fin de aumentar el período postnatal parental al padre. (266).

**Subsecretaría del Interior**

- Proyecto de Resolución N° 241. Solicita a S.E. el Presidente de la República adoptar las medidas administrativas, legales y financieras a fin de investigar, ubicar y proporcionar la adecuada sepultura del Padre de la Patria, señor Manuel Rodríguez Erdoíza. (3.118).

**Fuerzas Armadas**

- Diputada Hoffmann, doña María José. Salida del país que registra el señor Cristóbal Rembrandt Peters Abarca, con su pasaporte norteamericano, el día 10 de noviembre del 2018, a las 21.05 horas, con destino a la ciudad de Miami, Estados Unidos, refiriéndose respecto de los demás requerimientos formulados. (05 al 19798).
- Diputado Naranjo, don Jaime. Relaciones de parentesco de los oficiales de esa institución con el señor Augusto Pinochet Ugarte, desde el año 1980 a la fecha. (20061/1428 al 20425).
- Diputado Carter, don Álvaro. Un informe que indique la cantidad de municiones por cada calibre que hayan sido adquiridas y utilizadas por esa institución en el presente año. Asimismo, refiérase en dicho informe a la estimación de balas al año que recibe cada funcionario para práctica de tiro y al número de actividades realizadas en torno al uso de municiones. (242 al 15627).
- Diputado Carter, don Álvaro. Reiterar el oficio N° 15627 de esta Corporación, de fecha 23 de octubre de 2018, cuya copia se acompaña. (242 al 20613).
- Diputado Silber, don Gabriel. Factibilidad de aumentar la dotación de Carabineros en el sector de Valle Grande, en la comuna de Lampa, Región Metropolitana de Santiago, emitiendo un pronunciamiento respecto de las inquietudes individualizadas en documento anexo. (246 al 20489).
- Diputado Durán, don Jorge. Número de denuncias por sustracción de menores de edad en el año 2018, emitiendo un pronunciamiento respecto de las demás materias individualizadas en documento anexo. (248 al 19470).
- Diputado Celis, don Andrés. Número de funcionarios que se desempeñan en la protección de personas importantes (PPI), precisando la cantidad de diputados y senadores que los utilizan, refiriéndose a los demás requerimientos formulados. (249 al 20935).
- Diputado Kast, don Pablo. Se sirva complementar la respuesta del oficio N° 3.278 de fecha 14 de mayo de 2018, relativo al procedimiento e información estadística de personas extraviadas en nuestro país, en los términos que requiere. (250 al 19759).
- Diputado Alarcón, don Florcita. Capacitaciones que ha tenido el personal de la Cuarta Comisaría de la comuna de Cauquenes, en la Región del Maule, respecto al trato con la población LGBTIQ+. (251 al 19840).
- Diputada Mix, doña Claudia. Dotación policial asignada a las comunas de Colina, Lampa, Titil y Quilicura, por intermedio del Jefe de Zona Santiago Norte. (252 al 20012).

- Diputada Mix, doña Claudia. Dotación policial asignada a la comuna de Pudahuel y su distribución en las diferentes unidades, por intermedio del Jefe de Zona Santiago Oeste. (253 al 20011).
- Diputada Mix, doña Claudia. Dotación policial asignada a la comuna de Maipú y su distribución en las diferentes unidades, por intermedio del Jefe de Zona Santiago Rinconada. (254 al 20014).
- Diputada Mix, doña Claudia. Dotación policial asignada a la comuna de Estación Central, por intermedio del Jefe de Zona Santiago Centro. (255 al 20013).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Pudahuel, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (256 al 19741).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Huechuraba, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (257 al 19746).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Maipú, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (258 al 19740).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Lampa, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (259 al 19739).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles, con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Colina, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (260 al 19737).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles, con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Cerrillos, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (261 al 19736).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Estación Central, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (262 al 19738).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Quilicura, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (263 al 19743).
- Diputado Vidal, don Pablo. Listado de cuarteles con indicación de la dotación de carabineros asignados a la comuna de Tiltil, señalando los criterios bajo los cuales se distribuye el personal en las distintas comunas del país. (264 al 19744).
- Diputada Ossandón, doña Ximena. Dotación de Carabineros en las comisarías y retenes pertenecientes a las comunas de La Florida, La Pintana, Pirque, Puente Alto, San José de Maipo, ubicadas en la Región Metropolitana de Santiago, indicando los vehículos destinados a cada unidad y cuántos se encuentran en funcionamiento. (273 al 19802).
- Diputado Sabag, don Jorge. Factibilidad de instalar un cuartel de la Policía de Investigaciones de Chile en la comuna de Yungay, Región de Ñuble, a fin de resguardar la seguridad de sus habitantes. (53 al 19329).

- Diputado Rocafull, don Luis. Remita un informe que de cuenta de las acciones preventivas, de control y cuidado del personal del ejército afectado por el brote de sarna de la Brigada Acorazada Coraceros, Campo Militar Azapa, recabando los antecedentes correspondientes del Comandante en Jefe de la VI División del Ejército de Chile, en los términos que requiere. (6855-911 al 14975).
- Diputada Parra, doña Andrea. Factibilidad de programar una capacitación del programa “Denuncia seguro” que vuestra Policía promueve, para la ciudad de Angol, Región de La Araucanía, recabando información del Prefecto Inspector Jefe de la Región Policial correspondiente. (73 al 17241).
- Diputado Díaz, don Marcelo. Posibilidad de disponer una investigación completa, que considere a todos los participantes en los hechos de violencia que condujeron a la muerte del joven Javier Olmos Chávez, ocurrida el pasado viernes 7 de septiembre en la plaza Anibal Pinto de la ciudad de Valparaíso, en las inmediaciones del edificio que ocupa la Intendencia Regional, en los términos que requiere. (76 al 11475).

#### **Servicios**

- Diputado Vidal, don Pablo. Proyectos que se encuentran en evaluación ambiental para la comuna de Colina, ubicada en la región Metropolitana de Santiago, remitiendo un listado que contenga una breve descripción de cada proyecto, fecha de ingreso y etapa de tramitación. (190177 al 20417).
- Diputado Ibáñez, don Diego. Cumplimiento de los requisitos y procedimientos exigidos en la normativa, por el proyecto “Exploración caliente” de la empresa “Nutrex SpA” colindante con el parque Andino Juncal, en la comuna de Los Andes, Región de Valparaíso. (190198 al 20565).
- Diputado Romero, don Leonidas. Proyecto de descarga de gas natural licuado que se implementará en la Región del Biobío, señalando los alcances de la resolución de calificación ambiental, en relación con la autorización para la construcción del terminal marítimo GNL Talcahuano. (190202 al 19509).
- Diputado Romero, don Leonidas. Proyecto de descarga de gas natural licuado que se implementará en la Región del Biobío, señalando si contempla la conexión a Gasoducto del Pacífico. (190202 al 19511).
- Diputado Sabag, don Jorge. Posibilidad de disponer una fiscalización a la empresa Frusur, ubicada en el sector de Cocharcas, comuna de San Carlos, la que se encuentra en proceso de negociación colectiva y ha contratado a trabajadores de reemplazo, sin experiencia, para suplir tareas que requieren de capacitaciones especializadas en el área de manejo de equipos con amoníaco, adoptando las medidas sancionatorias que correspondan. (620 al 18357).

#### **Varios**

- Diputado Lavín, don Joaquín. Existencia de farmacias municipales en su comuna, señalando costo operativo, gastos asociados a medicamentos y el número de beneficiarios de los últimos 12 meses, en los términos que requiere. (038 al 19598).

- Diputado Espinoza, don Fidel. Medidas adoptadas para subsanar la deficiente construcción del estadio de su comuna, detallando las acciones adoptadas para hacer efectiva la responsabilidad de la empresa constructora. (120 al 18646). Diputado Espinoza, don Fidel. Se sirva tomar conocimiento de su intervención efectuada el día de hoy, en la que se refiere al fallo de la exfuncionaria de la Municipalidad de Quemchi, Región de Los Lagos, señora Alba Muñoz. (120 al 18742).
- Diputado Espinoza, don Fidel. Número de causas laborales falladas en contra de ese Municipio, en los últimos 4 años, señalando los perjuicios generados en el erario municipal, precisando los montos devengados por concepto de indemnizaciones. (120 al 19287).
- Diputada Mix, doña Claudia. Política de su comuna en materia de reinserción social para personas que estuvieron condenadas o privadas de libertad en el sistema penal, remitiendo una copia de la ordenanza municipal que da cuenta de su incorporación en las directrices locales. (123/429184 al 19982).
- Diputada Cid, doña Sofía. Número total de microchips para mascotas implantados en su comuna durante el año 2018, remitiendo el cronograma dispuesto para 2019. Asimismo, indique el detalle y monto total de los recursos recibidos desde la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo para los programas de esterilización e implantación de microchips para mascotas durante 2018. (145 al 18870).
- Diputada Yeomans, doña Gael. Número de pacientes que al 31 de diciembre de 2018 se encontraban en listas de espera para cirugías no incluidas en las Garantías Explícitas de Salud, pertenecientes a las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, San Miguel, El Bosque y La Cisterna. Asimismo, refiérase a las demás inquietudes individualizadas en documento anexo. (253 al 20517).
- Diputada Cariola, doña Karol. Eventuales faltas e incumplimiento a los protocolos de asistencia médica de urgencia y de la legislación vigente en el fallecimiento del señor Juan Lepin Araneda, ocurrido el día 13 de octubre del año en curso, en el Hospital San José, de la Región Metropolitana de Santiago. (256 al 18549).
- Diputado Trisotti, don Renzo. Situación de los beneficios o subsidios otorgados a la señora Betty Pérez Cortez, afectada por el terremoto de 2014, indicando el plazo de su vigencia, estado de ejecución y avance respecto a las obras de reparación o construcción de su vivienda. (310 al 19721).
- Diputado Rathgeb, don Jorge. Número y ubicación de establecimientos educacionales rurales, provenientes del proceso de Reforma Agraria y que actualmente se encuentran en desuso por parte de sus sostenedores. Asimismo, refiérase a los destinos o usos previstos para dichas propiedades. (606 al 17280).
- Diputado Sabag, don Jorge. Posibilidad de disponer una fiscalización a la empresa Frusur, ubicada en el sector de Cocharcas, comuna de San Carlos, la que se encuentra en proceso de negociación colectiva y ha contratado a trabajadores de reemplazo, sin experiencia, para suplir tareas que requieren de capacitaciones especializadas en el área de manejo de equipos con amoníaco, adoptando las medidas sancionatorias que correspondan. (620 al 18387).

- Diputada Marzán, doña Carolina. Eventuales efectos que podría tener en la salud de las personas el contenido vertido al río Blanco, producto del derrame del relave minero, perteneciente a la División Andina de la Corporación Nacional del Cobre de Chile. (652 al 20791).
- Diputado Longton, don Andrés. Factibilidad de iniciar las investigaciones y procesos de fiscalización, dentro del ámbito de su competencia, destinados a determinar las eventuales responsabilidades existentes en el derrame de residuos en el cauce del río Blanco, acaecido el día 23 de enero del presente año en la comuna de Los Andes. (670 al 20665).
- Diputado Durán, don Eduardo. Mapas de riesgo y planes de prevención que posean en esa comuna, en relación con los estados de emergencia ocasionados por fenómenos naturales, remitiendo todos los antecedentes al respecto. (71 al 20109).
- Diputada Cid, doña Sofía. Número total de microchips para mascotas implantados en su comuna durante el año 2018, remitiendo el cronograma dispuesto para 2019. Asimismo, indique el detalle y monto total de los recursos recibidos desde la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo para los programas de esterilización e implantación de microchips para mascotas durante 2018. (803 al 19012).
- Diputado Durán, don Eduardo. Mapas de riesgo y planes de prevención que posean en esa comuna, en relación con los estados de emergencia ocasionados por fenómenos naturales, remitiendo todos los antecedentes al respecto. (87 al 20321).
- Diputada Cid, doña Sofía. Número total de microchips para mascotas implantados en su comuna durante el año 2018, remitiendo el cronograma dispuesto para 2019. Asimismo, indique el detalle y monto total de los recursos recibidos desde la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo para los programas de esterilización e implantación de microchips para mascotas durante 2018. (90 al 18868).
- CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL
- Proyecto de Resolución N° 247, Solicita a S. E. el Presidente de la República, a la Corporación Nacional Forestal y al Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, realizar gestiones para que los adultos mayores tengan acceso gratuito y permanente a todos los parques y monumentos nacionales y a los museos de dependencia directa y de la red que existe en el país. (91).

I. ASISTENCIA

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

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
<a href="#">Florcita Alarcón Rojas</a>	<a href="#">PH</a>	A		16:05
<a href="#">Jorge Alessandri Vergara</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:06
<a href="#">René Alinco Bustos</a>	<a href="#">IND</a>	I	APLP	
<a href="#">Sebastián Álvarez Ramírez</a>	<a href="#">EVOP</a>	A		16:12
<a href="#">Jenny Álvarez Vera</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Pedro Pablo Alvarez-Salamanca Ramírez</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Sandra Amar Mancilla</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Gabriel Ascencio Mansilla</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Pepe Auth Stewart</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:07
<a href="#">Nino Baltolu Rasera</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:12
<a href="#">Boris Barrera Moreno</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:05
<a href="#">Ramón Barros Montero</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Jaime Belloio Avaria</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Bernardo Berger Fett</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Alejandro Bernales Maldonado</a>	<a href="#">LIBERAL</a>	A		16:10
<a href="#">Karim Bianchi Retamales</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:05
<a href="#">Sergio Bobadilla Muñoz</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:06
<a href="#">Gabriel Boric Font</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:10
<a href="#">Jorge Brito Hasbún</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:05
<a href="#">Miguel Ángel Calisto Águila</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Karol Cariola Oliva</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:05
<a href="#">Álvaro Carter Fernández</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Loreto Carvajal Ambiado</a>	<a href="#">PPD</a>	A		16:05
<a href="#">Natalia Castillo Muñoz</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:05
<a href="#">José Miguel Castro Bascuñán</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:10
<a href="#">Juan Luis Castro González</a>	<a href="#">PS</a>	I	LM	
<a href="#">Andrés Celis Montt</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Ricardo Celis Araya</a>	<a href="#">PPD</a>	A		16:10
<a href="#">Daniella Cicardini Milla</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:25
<a href="#">Sofía Cid Versalovic</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Juan Antonio Coloma Álamos</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:15
<a href="#">Miguel Crispi Serrano</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:05
<a href="#">Luciano Cruz-Coke Carvallo</a>	<a href="#">EVOP</a>	I	APLP	

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
<a href="#">Catalina Del Real Mihovilovic</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:18
<a href="#">Mario Desbordes Jiménez</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:06
<a href="#">Marcelo Díaz Díaz</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Jorge Durán Espinoza</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Eduardo Durán Salinas</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:29
<a href="#">Francisco Eguiguren Correa</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Fidel Espinoza Sandoval</a>	<a href="#">PS</a>	A		17:27
<a href="#">Maya Fernández Allende</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:53
<a href="#">Iván Flores García</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:09
<a href="#">Camila Flores Oporto</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Juan Fuenzalida Cobo</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Gonzalo Fuenzalida Figueroa</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:06
<a href="#">Sergio Gahona Salazar</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Ramón Galleguillos Castillo</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">René Manuel García García</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Renato Garín González</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:20
<a href="#">Cristina Girardi Lavín</a>	<a href="#">PPD</a>	A		16:05
<a href="#">Félix González Gatica</a>	<a href="#">PEV</a>	A		16:38
<a href="#">Rodrigo González Torres</a>	<a href="#">PPD</a>	A		17:18
<a href="#">Hugo Gutiérrez Gálvez</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:05
<a href="#">Javier Hernández Hernández</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Marcela Hernando Pérez</a>	<a href="#">PRSD</a>	A		16:05
<a href="#">Carmen Hertz Cádiz</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:05
<a href="#">Tomás Hirsch Goldschmidt</a>	<a href="#">PH</a>	A		16:05
<a href="#">María José Hoffmann Opazo</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Diego Ibáñez Cotroneo</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:12
<a href="#">Marcos Ilabaca Cerda</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Giorgio Jackson Drago</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:05
<a href="#">Carlos Abel Jarpa Wevar</a>	<a href="#">PRSD</a>	A		16:05
<a href="#">Pamela Jiles Moreno</a>	<a href="#">PH</a>	A		17:19
<a href="#">Tucapel Jiménez Fuentes</a>	<a href="#">PPD</a>	A		16:05
<a href="#">Harry Jürgensen Rundshagen</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Pablo Kast Sommerhoff</a>	<a href="#">EVOP</a>	A		16:05
<a href="#">Sebastián Keitel Bianchi</a>	<a href="#">EVOP</a>	A		16:05
<a href="#">Issa Kort Garriga</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Carlos Kuschel Silva</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05



Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
<a href="#">Amaro Labra Sepúlveda</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:18
<a href="#">Joaquín Lavín León</a>	<a href="#">UDI</a>	I	PMP	
<a href="#">Raúl Leiva Carvajal</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Aracely Leuquén Uribe</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:32
<a href="#">Andrés Longton Herrera</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Pablo Lorenzini Basso</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Karin Luck Urban</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Javier Macaya Danús</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:07
<a href="#">Carolina Marzán Pinto</a>	<a href="#">PPD</a>	A		16:37
<a href="#">Manuel Matta Aragay</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Patricio Melero Abaroa</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Cosme Mellado Pino</a>	<a href="#">PRSD</a>	A		16:05
<a href="#">Miguel Mellado Suazo</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Fernando Meza Moncada</a>	<a href="#">PRSD</a>	A		16:14
<a href="#">Vlado Mirosevic Verdugo</a>	<a href="#">LIBERAL</a>	I	PP	
<a href="#">Claudia Mix Jiménez</a>	<a href="#">PODER</a>	A		16:29
<a href="#">Andrés Molina Magofke</a>	<a href="#">EVOP</a>	A		16:06
<a href="#">Manuel Monsalve Benavides</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Celso Morales Muñoz</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:25
<a href="#">Cristhian Moreira Barros</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Jaime Mulet Martínez</a>	<a href="#">FRVS</a>	I	APLP	
<a href="#">Francesca Muñoz González</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Jaime Naranjo Ortiz</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:49
<a href="#">Nicolás Noman Garrido</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Iván Norambuena Farías</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:06
<a href="#">Daniel Núñez Arancibia</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:05
<a href="#">Paulina Núñez Urrutia</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Emilia Nuyado Ancapichún</a>	<a href="#">PS</a>	A		17:06
<a href="#">Erika Olivera De La Fuente</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:05
<a href="#">Maite Orsini Pascal</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:31
<a href="#">José Miguel Ortiz Novoa</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Ximena Ossandón Irrázabal</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Luis Pardo Sáinz</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:06
<a href="#">Andrea Parra Sauterel</a>	<a href="#">PPD</a>	A		16:25
<a href="#">Diego Paulsen Kehr</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Joanna Pérez Olea</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
<a href="#">Leopoldo Pérez Lahsen</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Catalina Pérez Salinas</a>	<a href="#">RD</a>	A		17:23
<a href="#">José Pérez Arriagada</a>	<a href="#">PRSD</a>	A		16:18
<a href="#">Pablo Prieto Lorca</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:05
<a href="#">Guillermo Ramírez Diez</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Jorge Rathgeb Schifferli</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Rolando Rentería Moller</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Hugo Rey Martínez</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:11
<a href="#">Luis Rocafull López</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Camila Rojas Valderrama</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:59
<a href="#">Leonidas Romero Sáez</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Patricio Rosas Barrientos</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Gastón Saavedra Chandía</a>	<a href="#">PS</a>	A		17:31
<a href="#">Jorge Sabag Villalobos</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Marcela Sabat Fernández</a>	<a href="#">RN</a>	I	LM	
<a href="#">René Saffirio Espinoza</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:05
<a href="#">Raúl Saldívar Auger</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Gustavo Sanhueza Dueñas</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Juan Santana Castillo</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Alejandro Santana Tirachini</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Marisela Santibáñez Novoa</a>	<a href="#">PC</a>	A		17:20
<a href="#">Frank Sauerbaum Muñoz</a>	<a href="#">RN</a>	I	PMP	
<a href="#">Diego Schalper Sepúlveda</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Marcelo Schilling Rodríguez</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Alejandra Sepúlveda Orbenes</a>	<a href="#">FRVS</a>	A		16:14
<a href="#">Alexis Sepúlveda Soto</a>	<a href="#">PRSD</a>	A		16:05
<a href="#">Gabriel Silber Romo</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Leonardo Soto Ferrada</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Raúl Soto Mardones</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Guillermo Teillier Del Valle</a>	<a href="#">PC</a>	A		16:05
<a href="#">Jaime Tohá González</a>	<a href="#">PS</a>	A		16:05
<a href="#">Sebastián Torrealba Alvarado</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:13
<a href="#">Víctor Torres Jeldes</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Renzo Trisotti Martínez</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:07
<a href="#">Virginia Troncoso Hellman</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Francisco Undurraga Gazitúa</a>	<a href="#">EVOP</a>	A		16:05

Diputado	Partido	Asistencia	Obs.	Ingreso
<a href="#">Ignacio Urrutia Bonilla</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Osvaldo Urrutia Soto</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:53
<a href="#">Cristóbal Urruticoechea Ríos</a>	<a href="#">RN</a>	A		16:05
<a href="#">Camila Vallejo Dowling</a>	<a href="#">PC</a>	A		17:31
<a href="#">Enrique Van Rysselberghe Herrera</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:05
<a href="#">Esteban Velásquez Núñez</a>	<a href="#">FRVS</a>	A		16:05
<a href="#">Pedro Velásquez Seguel</a>	<a href="#">IND</a>	A		16:33
<a href="#">Mario Venegas Cárdenas</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Daniel Verdessi Belemmi</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Pablo Vidal Rojas</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:05
<a href="#">Gastón Von Mühlenbrock Zamora</a>	<a href="#">UDI</a>	A		16:09
<a href="#">Matías Walker Prieto</a>	<a href="#">DC</a>	A		16:05
<a href="#">Gonzalo Winter Etcheberry</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:08
<a href="#">Gael Yeomans Araya</a>	<a href="#">RD</a>	A		16:29

-Concurrió, además, el ministro de Obras Públicas, señor Juan Andrés Fontaine Talavera.

-Asistieron, también, el subsecretario de Obras Públicas, señor Lucas Palacios Covarrubias, y el director general de Concesiones del MOP, señor Hugo Vera Vengoa.

\* **A:** Asistente; **I:** Inasistente; **MO:** Misión Oficial; **PC:** Permiso Constitucional; **LM:** Licencia Médica; **D:** Desafortado; **IG:** Impedimento Grave. **APLP:** Actividades propias de la labor parlamentaria. **PMP:** Permiso por Motivos Particulares. **SPCA:** Salida del País Con Aviso; **PECP:** Permiso Especial Comités Parlamentarios. **GEPC:** Gestión encomendada por la Corporación.



## II. APERTURA DE LA SESIÓN

*-Se abrió la sesión a las 16.05 horas.*

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

## III. ACTAS

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- El acta de la sesión 126ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 127ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

## IV. CUENTA

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- El señor Prosecretario dará lectura a la Cuenta.

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

## FUSIÓN DE PROYECTOS

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Si le parece a la Sala, se accederá a la petición formulada por la Comisión de Gobierno Interior, Nacionalidad, Ciudadanía y Regionalización en orden a refundir los proyectos de ley, iniciados en moción, correspondientes a los boletines N°s. 10487-06, 12072-06 y 12141-06, por coincidir sus ideas matrices, ya que modifican la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, en materia de denominación de bienes nacionales de uso público.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

**V. OBJETO DE LA SESIÓN****ANÁLISIS DEL PROBLEMA QUE AFECTA A USUARIOS DE PEAJES Y TAG DE RUTAS Y AUTOPISTAS**

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Esta sesión tiene por objeto analizar el grave problema que afecta a los usuarios de los peajes y tag de rutas y autopistas, en lo que respecta a las tarifas, cobros y seguridad; conocer las políticas públicas adoptadas por los diferentes gobiernos en esta materia, así como las medidas legislativas que se pretende impulsar.

A esta sesión ha sido citado el ministro de Obras Públicas y han sido invitados el subsecretario de Obras Públicas y el director general de Concesiones.

De conformidad con el acuerdo de los Comités Parlamentarios del día 29 de mayo del año pasado, los proyectos de resolución relacionados con temáticas de sesiones especiales y que deban ser votados en ellas, solo podrán ser presentados durante los primeros treinta minutos de la sesión.

El tiempo previo de 15 minutos, correspondiente al Comité Socialista, ha sido cedido al diputado señor Tucapel Jiménez.

Tiene la palabra, señor diputado.

El señor **JIMÉNEZ**.- Señor Presidente, el jueves 11 de octubre del año pasado, varios diputados, de distintas bancadas, solicitamos una sesión especial para tratar la grave problemática que afecta a usuarios, en cuanto a los servicios relacionados con los peajes y tag de rutas y autopistas, y las tarifas, cobros y seguridad, a fin de analizar las políticas públicas adoptadas por los diferentes gobiernos, junto con su eficacia, y conocer las medidas legislativas a impulsar.

Los chilenos y chilenas están cansados, indignados por los constantes y tremendos abusos que ocurren en nuestro país. Por ejemplo, el abuso de pagar para pagar. Esto parece raro e ilógico, pero ocurrió hace poco con los medidores de luz y también con el tag, cuando nos cobraron el famoso dispositivo. Las personas pagan mes a mes por esos dispositivos para que las empresas puedan cobrar sus servicios y tener una rentabilidad mejor.

Resulta completamente ilógico que cualquier empresa, sea autopista o de otro tipo, que quiera mejorar su negocio y aumentar su rentabilidad, haga inversiones y se las cobre a los usuarios. Esto es más abusivo que otros abusos que se cometen día a día.

Es justo que una empresa quiera mejorar su servicio y rentabilidad, pero bajo ningún punto de vista los usuarios deben asumir esos costos. Ese es un tremendo abuso que sucede en nuestro país. Estamos en el peor de los mundos para la gente y en el mejor de los mundos para las empresas.

Los chilenos y chilenas también están indignados, y con justa razón, porque día a día y año a año ven cómo el aumento de precios de peajes y tag avanza sin límites. Ejemplo de esto es el dramático aumento de 6,4 por ciento a partir del 1° de enero de este año. Cabe recordar que este incremento se debe a los contratos que mantienen las concesionarias, que consideran un aumento fijo de 3,5 por ciento más IPC. Ojalá todos los trabajadores de Chile

pudieran tener ese reajuste todos los años: un reajuste de acuerdo con el IPC más un reajuste real, como el que tienen las empresas concesionarias.

¿Cómo las personas no van a estar indignadas si, cuando se les acumula el pago de tag de autopistas urbanas, les pueden cobrar hasta 15 veces el valor de la deuda y tienen que ir al juzgado de policía local a pagar otras multas? Se suma abuso tras abuso, lo que genera más indignación.

Quiero recordar que estos abusos no solo afectan a personas ABC1, sino también a ciudadanos de clase media y de sectores vulnerables, gente de esfuerzo, emprendedores que tienen pequeñas y medianas empresas. Es decir, todos los chilenos sufren por estos abusos que vemos día a día, pero principalmente los santiaguinos.

Con ese nivel de abuso, la vida se hace sumamente difícil, el país deja de ser amable y se transforma en un país abusivo, injusto y caro.

Todo esto ocurre mientras las utilidades de las autopistas urbanas aumentaron 507 por ciento en siete años. En cualquier lugar del mundo esa cifra es escandalosa. Estos son datos de los balances que las propias empresas enviaron a la Comisión para el Mercado Financiero.

Con esas altísimas ganancias, el sistema de autopistas concesionadas solo se compara al negocio de las AFP y al negocio de los bancos.

Me pregunto cómo es posible que las concesionarias tengan la tarifa más alta en horario punta, donde se forman los tacos, los vehículos gastan más combustible y las personas no gozan de un servicio de calidad, expedito y seguro. Eso ocurre en Chile.

En horario punta se debería cobrar menos, porque no se está entregando un servicio como corresponde, y que prometieron. Los problemas o déficits de las rutas y autopistas no deben transformarse en aumento de cobro de tarifas para los usuarios, sino todo lo contrario.

Por tanto, las palabras del presidente de Copsa son impresentables, cuando dijo que a la gente se le olvida el combustible que ahorra cuando usa una autopista y que ahí está el bien del usuario; o bien, cuando escuchamos a algunos expertos decir que modificar los contratos con las concesionarias sería muy complicado porque se dañaría la imagen de Chile.

La pregunta que debemos hacernos es: ¿qué es más importante para un gobierno: dañar la imagen de Chile frente a otros países o mejorar la calidad de vida de millones de familias chilenas que se ven afectadas directamente por los constantes abusos permitidos por aquellos contratos? Por lo demás, cuando uno lee esos contratos, queda convencido de que fueron redactados por los abogados de las empresas concesionarias. Son tan leoninos para el Estado que no se encuentra otra explicación.

Aquí no hay que perderse; lo importante son las familias chilenas. Por tanto, modificar los contratos con las concesionarias no es difícil; simplemente hay que tener la voluntad de gobernar en favor de la gente y no de las empresas.

No quiero desaprovechar la ocasión de destacar la tremenda labor que realizan los representantes de la organización No + abuso de TAG y Peajes -me imagino que están en las tribunas-, porque han sido importantísimos en esta tarea. Ellos se han reunido con diferentes parlamentarios y han hecho un tremendo trabajo, incluso, para que esta sesión especial se pudiera realizar.

En esta sesión especial, varios parlamentarios presentaremos un proyecto de resolución para solicitar al Presidente de la República que respalde las demandas y las propuestas de los ciudadanos que viven día a día con tremendos abusos y exigen, con justa razón, un cambio positivo ahora.

Algunas de las demandas y propuestas son las siguientes:

1) Reducir las tarifas de tag y peajes junto con la eliminación del 3,5 por ciento adicional al IPC.

2) Que se cumplan los compromisos del contrato con las concesionarias, en especial en inversiones de caleteras o alternativas de vías de no pago y seguridad vial, junto con caleteras continuas, expeditas y de calidad, sin baches ni reducción de pistas que dificulten el normal desplazamiento de los usuarios.

3) Derogar la vinculación que existe entre la deuda con un privado, como es la concesionaria, y la obtención del permiso de circulación. Las municipalidades no pueden seguir haciendo el papel de cajas recaudadoras de un privado.

4) Eliminar las multas cursadas por deudas tag, aplicando la prohibición de dos o más enjuiciamientos por cada caso *-non bis in idem-* y la indemnización retroactiva para todos los perjudicados desde que se puso en vigencia la ley.

5) Impedir el reajuste de tarifas de plazas de peaje más de una vez al año y supervisar eficientemente que las alzas se ajusten a lo que especifica el contrato de concesión, como así también la supervisión continua, constante y efectiva de los horarios base y tarifa alta.

6) Eliminación inmediata de la tarifa de saturación, ya que no es comprensible que las tarifas más altas se cobren mientras los vehículos están detenidos en tacos en horarios punta, donde el flujo no es expedito ni seguro. Fracasó la idea de desincentivar el uso del vehículo.

7) Obligatoriedad de adecuar la tarifa tag aplicada a motocicletas, ya que estas generan un desgaste de infraestructura vial y un espacio utilizado significativamente menor que vehículos que pagan la misma tarifa, como los autos y camionetas.

8) Estudios de impacto ambiental y participación ciudadana vinculante para las nuevas licitaciones y las próximas relicitaciones que se vienen. La opinión de la ciudadanía y el cuidado de su entorno deben ser prioridad.

9) Junto con velar por el concepto inicial de fin a la concesión, las rutas deben volver al Estado. Es decir, que, una vez finalizada la concesión -el término de concesión más cercano es en 2032-, las rutas vuelvan a manos del Estado, que es lo que corresponde después de cada concesión. Lo que ocurre es que estas empresas, cada vez que está por finalizar la concesión, ofrecen al Estado hacer inversiones, con el fin de que este les renueve por 20 o 30 años esa concesión, lo que les permite seguir haciendo ese tremendo negocio. Nadie está en contra de que esas empresas tengan utilidades, pero la cifra que acabo de dar es realmente escandalosa: 507 por ciento de aumento de utilidades en siete años.

Espero que al final de esta sesión la Sala apruebe el proyecto de resolución señalado, para pedir que el Estado, o el gobierno -insisto en dejar claro que este no es un problema de este gobierno; también ha sido un problema en todos los gobiernos anteriores-, al menos, revise los contratos para constatar si se están cumpliendo todas las condiciones. Por ejemplo, cuando se formaban los famosos tacos de salida hacia la costa, todos opinaban que, después de diez o quince minutos, los concesionarios debían subir las barreras, pero eso nunca se hizo. Esos son compromisos que están en los contratos, pero que no se han cumplido. Siempre he creído que, si hay voluntad, esos contratos deben revisarse, deben adecuarse a la realidad chilena, deben ser justos y que, cuando se termine la concesión, el Estado debe tener la capacidad de asumir definitivamente el negocio -si se puede llamar así-, para que las utilidades sean suyas y no de la empresa privada.

He dicho.



El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Hago presente que en este momento hay diputados y diputadas que están participando en distintas comisiones. En particular, casi la totalidad de los integrantes de mi partido está reunido en el Senado, con motivo de la despedida del presidente de esa Cámara, don Carlos Montes, a quien le enviamos un caluroso saludo.

Valoro la presencia del ministro de Obras Públicas, del subsecretario de esa cartera y del director de Concesiones.

En el tiempo del Comité de la UDI, tiene la palabra el diputado Ignacio Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Ignacio).- Señor Presidente, agradezco al Comité de la UDI por concederme este tiempo para intervenir.

Por su intermedio, saludo a las autoridades que nos acompañan, especialmente al ministro de Obras Públicas.

Estoy sorprendido por esta sesión especial, no por el fondo; lo que me sorprende es quién pidió la sesión. Si los parlamentarios recuerdan, por lo menos los antiguos -los nuevos a lo mejor no lo recuerdan-, uno de los más grandes accionistas de las autopistas urbanas era precisamente el Partido Socialista. Este partido no solo era accionista, sino que era socio de las autopistas urbanas. Parece que eso se les olvidó y hoy piden una sesión especial para alegar en contra de sus propios socios. Algo curioso, por lo demás. No me consta que sigan siendo socios; puede que hayan vendido las acciones, pero hasta hace un tiempo eran accionistas de las autopistas urbanas.

Por lo tanto, me parece que, antes de citar a una sesión de este tipo en la Cámara de Diputados, los Comités Parlamentarios deberían analizar este tipo de peticiones, porque aquí hay intereses creados. ¿Cómo va a ser posible que un grupo de parlamentarios que pertenecen al Partido Socialista “S.A.”, que fue accionista de las concesionarias, pida una sesión especial para reclamar por las tarifas. ¡Curioso! ¡Me parece recontra-curioso!. Ellos fueron parte de ese más de 500 por ciento de utilidades que mencionó el diputado Jiménez. Ellos participaron de ese porcentaje de utilidades en los últimos siete años. Entonces, la verdad es que es un poco vergonzoso, por decir lo menos, el hecho de que hoy pidan una sesión especial para analizar el tema de las tarifas en las concesiones, cuando ellos mismos son parte, o fueron parte, de esa actividad.

Yendo al fondo del tema, comparto mucho lo que dijo el diputado Jiménez, quien me antecedió en el uso de la palabra, porque efectivamente hay que recordar algo muy importante, pero que él no lo dijo: las concesiones se hicieron durante el gobierno de Ricardo Lagos. Nunca olvidemos eso, porque no va a faltar quien diga que esto es culpa del gobierno de Pinochet. ¡No! Esto se hizo en el gobierno de Ricardo Lagos. Ahora, lo que hay que analizar es si fueron buenas o no esas concesiones, si sirvieron o no para que nuestro país avanzara fuertemente en materia vial. Eso es lo que hay que analizar: si fueron convenientes o no los contratos que se hicieron en esa época. Reitero, esos contratos se hicieron en esa época. Recién ahora están venciendo algunos de esos contratos suscritos en el gobierno de Ricardo Lagos, ocasión en la que se desarrollaron la licitación y la concesión de las vías públicas. Recién ahora este gobierno va a tener la oportunidad de revisar algunos de esos contratos y de realizar algunos cambios, lo que antes no se pudo, porque los contratos se hicieron a largo plazo; se suscribieron a 20 o más años en el gobierno de Ricardo Lagos. En esa época se hizo la fijación tarifaria y todo lo que vivimos hoy en relación con los TAG y con los peajes.

Me parece bastante incongruente que quienes fueron parte de del gobierno de Ricardo Lagos hoy vengan a reclamar por las tarifas, cuando ellos mismos legislaron en el Congreso para que esas concesiones fueran entregadas.

Por favor, señores, discúlpenme, pero les pido con toda sinceridad, por su intermedio, señor Presidente, que la próxima vez los Comités Parlamentarios analicen mejor las peticiones de sesiones especiales, de manera que, cuando haya intereses creados, los parlamentarios no puedan pedir las.

He dicho.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- En el tiempo del Comité de Renovación Nacional, tiene la palabra el diputado Pablo Prieto.

El señor **PRIETO**.- Señor Presidente, por su intermedio aprovecho esta instancia para saludar al ministro, al subsecretario y al director de Concesiones. Estaba participando en la Comisión de Pesca, que se encuentra sesionando en forma simultánea con la Sala, en la que pronto llevaremos a cabo una votación; no obstante, quiero plantear aquí algunas inquietudes.

Si bien en mi región, la del Maule, no tenemos TAG, sí tenemos peajes. Todos sabemos que la licitación que se realizó en 1998 terminará el próximo año. Tengo entendido que en junio de este año, según las palabras del propio ministro, se va a llamar a licitación. Sin lugar a dudas, nuestra ruta, que comprende 193 kilómetros desde Talca a Chillán Viejo, fue la primera concesión de esa época, que partió en una ruta existente. Nos vimos bastante perjudicados, sobre todo en el ámbito local, en la ciudad de Talca, en sus accesos o en sus conectividades de poniente a oriente o de oriente a poniente. Existieron protocolos de algunos alcaldes de esa época, y algunos lo hicieron bien; pero el alcalde de la ciudad de Talca no lo hizo tan bien, y las consecuencias las estamos viendo hoy.

He sabido que en la nueva licitación -fue dicho por el propio ministro- se quiere realizar un baipás. Por eso, por su intermedio, señor Presidente, quiero hacer una consulta, ya que lo que se pretende analizar en esta sesión es el problema que afecta a los usuarios de los peajes y de los TAG. Me puedo equivocar, pero don Hugo Vera conoce la ruta mucho mejor que yo. Calculo que en la Región del Maule tenemos alrededor de 14, 15 o 16 peajes laterales y mi consulta es si el día de mañana se considerará -como no me cabe duda que sucederá- la implementación del sistema TAG en esta nueva licitación y si los peajes laterales serán eliminados o si también utilizarán ese sistema.

Ahora, si se contempla su eliminación, quiero saber cómo se compensará la pérdida de los ingresos respectivos, puesto que tenemos distintos peajes laterales a lo largo de la ruta, como en Talca, Unihue, El Tabaco y camino a Constitución, así como hacia Villa Alegre y Linares, entre otros.

Asimismo, deseo saber si está contemplada la construcción de otro troncal, el que se sumaría a los de Retiro y Río Claro.

Respecto del proyecto de construcción de un baipás para Talca, quiero señalar al ministro que no lo considero como una prioridad en estos momentos, aunque sí será necesario hacerlo a futuro, pero sí se generará un conflicto a nivel local si no se llevan a cabo las mejoras que solicitamos en su momento en materia de conectividad, tanto de poniente a oriente como en

el sentido contrario, en especial en la salida de Talca, donde se producen congestiones muy grandes.

Para nosotros nunca ha sido un problema la carretera. Por lo tanto, las quejas que se producen por las dificultades que se observan en varias autopistas, en especial en las de Santiago, no es una realidad en nuestro caso. Recorro bastante la ruta del Maule, sus distintos sectores y entradas, y he observado que la carretera se mantiene bastante limpia y que existe la preocupación permanente en brindar un buen servicio a los usuarios.

Por último, junto con señalar que la construcción del baipás señalado es una política de Estado, pues así lo ha planteado el Presidente Piñera, quiero decir que espero que su construcción se lleve a cabo una vez que se nos solucione el problema local que nos afecta.

El tema de las tarifas viene de los gobiernos anteriores...

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Ha terminado su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado Renato Garín.

El señor **GARÍN**.- Señor Presidente, saludo a quienes han pedido la celebración de esta sesión especial, porque el problema de las carreteras nos afecta a diario a todos los chilenos, en todo el territorio.

Represento a un distrito integrado por Melipilla, entre otras comunas, donde tenemos la triste experiencia de la Autopista del Sol, perteneciente a la empresa extranjera Abertis, carretera que es la que más veces ha rentado en Chile: más de catorce veces la inversión inicial, y digo bien la cifra, pues la he consultado recientemente. De hecho, tiene el peaje más caro de la zona urbana en la Región Metropolitana, ya que cobra más de 4.000 pesos los fines de semana para llegar a Rapel, en circunstancias de que es insegura, ya que solo tiene dos pistas, y debido a los tacos que se producen durante los fines de semana muchos automovilistas circulan por la berma. Por dicha autopista, debido a los tacos que se generan a las mañanas, la llegada a Santiago demora casi tres horas. Es decir, se trata de una ruta que funciona mal y que es cara.

Los problemas que se producen en la Autopista del Sol se repiten tanto en el norte como en el sur, en La Serena, Coquimbo y Antofagasta, cuyas carreteras y construcciones urbanas terminan siendo caras y peligrosas para los usuarios, pero un gran negocio para las grandes corporaciones. Debemos decirlo: son las grandes corporaciones las que hacen los negocios -y en esto estoy de acuerdo con el diputado conservador que intervino recién- y que tienen gran poder de *lobby* en el Congreso Nacional, gracias a puertas giratorias que permiten que políticos, expolíticos y exfuncionarios de las concesionarias estén en permanente vinculación con el mundo público y también -seamos sinceros- con el financiamiento de las campañas políticas.

Además, tenemos el problema de los TAG, ya que cada vez son más caros, y las concesionarias tienen una serie de derechos corporativos sobre los usuarios que son enormes, como impedir la renovación del permiso de circulación si no han pagado el TAG. ¿En qué otra industria el Estado sanciona una cuenta impaga de un servicio? ¡Es insólito! En el fondo, el Estado está sirviendo al TAG con mano firme y coactiva contra los usuarios, en circunstancias de que transitar por las rutas concesionadas resulta cada vez más caro, que el servicio que brindan cada día es peor y que cada vez presentan mayor congestión.

La agrupación denominada No + TAG ha dicho cosas muy interesantes: que las multas que se cobran son excesivas y que estas, incluso, podrían ser inconstitucionales, y sabemos que esas multas son un tremendo negocio.

Por lo tanto, ¿cuál es la alternativa?, porque no quiero ser tan negativo. Lo hemos dicho y también lo ha señalado el Frente Amplio y diputados de todas las bancadas: el tren.

El tren en Chile está abandonado desde hace décadas; tenemos las líneas férreas construidas que el siglo XX nos legó en los gobiernos radicales, en el de Ibáñez o en el de Alessandri, que invirtieron en líneas férreas y que hoy no se ocupan o están funcionando a muy baja capacidad.

Tenemos que volver a la política del Metrotrén a Melipilla, iniciativa que todo Melipilla, Peñaflor, Talagante y Maipú están esperando, a fin de aliviar el tránsito de la Autopista del Sol y para disminuir las ganancias excesivas de sus dueños.

También podría haber un tren a Valparaíso, el cual sería una alternativa a esa carretera que usamos todos los días. Un tren al sur de alta velocidad que sea de nivel mundial, como los hay en otras capitales del mundo. ¡El tren es la alternativa real!

El Estado de Chile tiene que poner recursos, iniciativa e innovación en un tren de alta velocidad que comunique a Chile entero, ya que nuestro país está diseñado geográficamente para tener trenes, pero no los tenemos en parte por nuestra dejación, es decir, de la clase política, y por el tremendo negocio que significan las carreteras, porque qué buen negocio son las carreteras y los TAG para las grandes corporaciones, las que -insisto- tienen un excesivo poder de *lobby* en esta Corporación, tienen vinculación con el financiamiento de las campañas políticas y, además, una extensa puerta giratoria, que permite el flujo de gerentes clave entre el mundo de las obras públicas y el mundo privado de las carreteras. Esto ha pasado no solo en los gobiernos de la centroderecha, sino también en los de la Concertación y de la Nueva Mayoría.

En consecuencia, debemos frenar esa puerta giratoria que permite el poder de las grandes corporaciones y dar a los usuarios el lugar de respeto que merecen, pues son los que pagan las cuentas al final del día.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Ximena Ossandón.

La señora **OSSANDÓN** (doña Ximena).- Señor Presidente, a pesar de que algunos estén en contra de su celebración, esta sesión especial pedida es muy importante, porque aborda un problema atingente, sobre todo, en esta época en que viene la renovación de los permisos de circulación y donde aquí, muchas veces, nos acordamos de la relación que tenemos, a través de los TAG, con las autopistas.

¡Qué duda cabe que las autopistas han cumplido un rol social tremendamente importante! Siempre he dicho que el Ministerio de Obras Públicas es una cartera de carácter muy social,

porque afecta directamente la vida de las personas. En este caso, una autopista hace que una persona pueda llegar antes a su trabajo o antes para estar con su familia. No cabe duda de que su objetivo es muy loable, pero no me voy a extender al respecto, porque hay varios colegas que quieren hablar de lo mismo.

Hay un aspecto que me preocupa mucho, sobre todo en esta época: las multas que tienen que pagar los usuarios que transitan por las vías concesionadas y que no cuentan con este dispositivo.

Me preocupa el tema señalado, porque me parece que la regulación legal que aborda las sanciones es tremendamente injusta, y espero que los diputados que están en la Sala se lo hagan saber a los otros colegas, porque cuando uno transita sin el dispositivo del TAG o este se encuentra en mal estado o no ha comprado el pase diario, que cuesta alrededor de 6.000 pesos para un auto normal, se procede al cobra de una multa. En todo caso, quiero señalar que estoy de acuerdo con que la persona que comete una infracción pague una multa, pero no sé si ustedes saben que la multa a la que me refiero asciende a 1 UTM por cada pórtico que se atraviese. Es decir, una persona que transite desde Puente Alto o La Florida hacia Lo Barnechea puede pasar en un día por 4 o 5 pórticos, lo cual equivaldrá a una multa de 4 o 5 UTM.

Hace muchos años -en ese tiempo valía tres mil pesos-, tuve que pagar 178.000 pesos de multa por un día en que no compré el pase diario. Me parece que eso es tremendamente injusto. La infracción es una, no es múltiple, dado que se compra solo un pase diario. No obstante, les puedo mostrar la enorme cantidad de personas que me informó, a través de Facebook, que tiene que pagar sobre un millón de pesos por haber cometido esta infracción. Algunos lo hacen conscientemente, pero otros compraron un auto sin saber que mantenía una deuda.

Esas cosas las ve cada persona, pero la lógica y la justicia nos indica que la infracción es solo una y que, en consecuencia, se debe pagar una unidad tributaria mensual (UTM) por el primer pórtico que se pase, no por cada pórtico.

Hemos propuesto un proyecto de resolución en el que se pide al Presidente de la República que acelere y ponga urgencia, en la medida de lo posible, a un proyecto de ley que fue patrocinado transversalmente, acá en la Cámara de Diputados, que pretende resolver este problema, que me parece totalmente injusto.

No estoy diciendo que los infractores no deban pagar la multa, pero sí que paguen lo justo, lo que corresponde. Si hay que pagar seis mil pesos para transitar un día completo por las autopistas, parece absolutamente injusto que se deba pagar 200.000 o 300.000 pesos de multa por un día de tag no pagado.

Pido a los presentes, que no son muchos, que nos apoyen y voten favorablemente este proyecto de resolución, para que terminemos con esta injusticia que va a afectar a muchos chilenos cuando vayan a pagar y a renovar su permiso de circulación.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Cristhian Moreira.

El señor **MOREIRA**.- Señor Presidente, parece que el lema o la canción de moda en Chile se refiere a los abusos reiterados, a las colusiones, a los abusos de las isapres, a los abusos de las farmacias, a la “colusión de los pollos”, etcétera.

Ahora nos encontramos con un problema latente entre los ciudadanos: la situación de miles de usuarios de vías concesionadas, del tag, que deben pagar peajes al circular por las rutas y autopistas de nuestro país, dadas las altas tarifas que se cobran y por las dudas respecto de los cobros que se les hacen.

Es evidente que las autopistas han sido un gran aporte para el tránsito por las ciudades, ya que evitan congestiones viales, disminuyen los tiempos de desplazamiento, se ahorra combustible, etcétera. En ese sentido, se debe reconocer su contribución al desarrollo vial del país. Sin embargo, son demasiadas las dudas respecto de los cobros por utilizarlas.

Las constantes alzas que hemos sufrido durante los últimos años y los factores que inciden en aquello no han sido debidamente transparentados ni se adecuan a la realidad de los chilenos que deben soportar, sin derecho a réplica, los incrementos tarifarios de las concesionarias.

El pasado 1 de enero hubo una fuerte alza en el tag, de 6,4 por ciento, revelándose además las millonarias utilidades de las empresas: 507 por ciento, principalmente en las autopistas urbanas de la Región Metropolitana. Obviamente, es una situación que genera descontento generalizado y legítimo en la ciudadanía. Digo “legítimo”, porque continúan los cuestionamientos acerca de la verdadera inversión que realizan o las medidas que se implementan para la seguridad de los usuarios.

Otros puntos relevantes son las multas excesivas que se aplican por circular sin el dispositivo y el hecho de que las multas se cursen por cada comuna por la que se transita y no por autopista.

¿Es legítimo que debamos pagar un arriendo por el dispositivo del tag? Hoy, el valor aproximado de arriendo del dispositivo es de 500 pesos. ¡Eso no puede ser! No podemos seguir abusando de la gente. Les cobramos permiso de circulación, seguro, revisión técnica, etcétera. Cada vez son más los costos que deben asumir los usuarios. ¡Hasta cuándo! ¿Hasta cuándo la ciudadanía va a tener que soportar los abusos? Muchas veces, cuando el Estado suscribe los contratos con las empresas concesionarias, más que velar por los intereses de los ciudadanos, dan todas las facilidades a las empresas para que cobren lo que quieran.

Hoy, a modo de ejemplo, el cobro del dispositivo del tag es de 5.000 pesos y cobran durante cinco años un arriendo. Al final se paga 30.000 pesos por dicho aparato.

La gente está cansada de los abusos.

Quiero insistir en que muchas veces no velamos por los intereses de la ciudadanía. Como dijo uno de los oradores que me antecedió, es curioso que en un gobierno socialista, como el del Presidente Lagos, se dieran todas las facilidades a las empresas concesionarias y no velaran de ninguna manera por el interés ciudadano.

¡Basta! ¡No más abusos! No hay que ser populista. Hay que pagar por los servicios, pero eso no justifica que se abuse de los ciudadanos por usar las carreteras concesionadas. Seamos justos. Las empresas ya han ganado bastante, y tienen todo el derecho a ganar, porque han hecho una inversión; pero no es legítimo que abulten sus ganancias mediante el abuso.

Imagínense, la utilidad entre 2010 y 2017 fue de 507 por ciento para las concesionarias de la Región Metropolitana. ¡Basta de abusos! ¡Preocupémonos de la gente de una vez por todas! Leamos los contratos que firmamos.

Nosotros también tenemos una responsabilidad en eso, porque cuando votamos los proyectos de ley debemos velar por el interés de la ciudadanía y no debemos dar créditos a las empresas y entregarles más beneficios.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Jorge Sabag.

El señor **SABAG**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo al ministro de Obras Públicas y al subsecretario de esa cartera.

El tema de las concesiones es tremendamente relevante. A más de veinte años desde su implementación, podemos evaluar positivamente lo que ha ocurrido.

El Estado no contaba, ni cuenta, con los recursos presupuestarios necesarios para dotar a Chile de una infraestructura vial y portuaria para la competitividad. Son inversiones que traspasan a los gobiernos. Desde luego, el país no se habría desarrollado como lo ha hecho durante los últimos treinta años si no hubiésemos contado con un sistema de inversión privado, con una alianza público-privada que permitiera el desarrollo que ha vivido el país.

Es evidente que las concesiones tienen externalidades positivas y negativas. Por ello, como representante de zonas rurales, quiero mencionar las externalidades positivas, en el sentido de que esto ha permitido liberar una cantidad importante de recursos para mejorar los caminos básicos y para incrementar el número de proyectos de pavimentos básicos de los sectores rurales que podemos financiar, que son tan fundamentales para mejorar la calidad de vida en el mundo rural.

Al ritmo que se hacían antiguamente, con el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, seguramente todavía tendríamos a millones de chilenos que viven en el sector rural comiendo polvo en el verano y barro en el invierno.

Esto ha sido posible porque el ministerio ha liberado recursos que hoy los privados invierten para atender a la población más vulnerable. Esto no ha ido al ritmo que uno quisiera, pero es evidente que ha significado una mejora.

Conocemos las externalidades negativas. Al ser la autopista una vía segregada, muchas localidades han quedado encerradas, obligando a sus habitantes a dar más vueltas en su automóvil para evitar el pago del peaje; también ha provocado la muerte de muchas personas al cruzar por sectores no habilitados debido a la ausencia de pasarelas.

Al respecto, hemos hecho muchas gestiones para adecuar los contratos, con el fin de construir obras complementarias; sin embargo, como muy bien saben nuestras autoridades, es tremendamente complejo, pues hay que acudir a la Contraloría General de la República. La tramitación es lenta porque los contratos son verdaderas convenciones pétreas por lo difícil que es su modificación. Incluso, las concesionarias pueden tener la buena voluntad de realizar esas obras complementarias o de disminuir el plazo de la concesión, pero están amarradas por los bancos, que exigen condiciones difíciles de modificar.

La comunidad paga las consecuencias.

Reitero que estas obras complementarias han sido difíciles de ejecutar, por lo que se han hecho lentamente y no al ritmo que quisiéramos.

Quizás la externalidad negativa más evidente es que hay ciudades que han quedado encerradas, pues para ingresar y salir de ellas hay que pagar peaje. En la Región de Ñuble está el caso de la comuna de Ránquil.

Esperamos que con el avance tecnológico podamos disponer de sistemas más modernos en los que se cobre por el tramo de la carretera efectivamente ocupado y no como ocurre en el caso del puente Ñuble, en que las personas cruzan el puente y deben pagar el peaje para ingresar a Chillan. Ejemplos como este hay en todo el país.

Por ello, solicitamos al ministro que en las nuevas concesiones se puedan incluir sistemas más modernos, como el *free flow*, para que se pague por lo transitado efectivamente, no como sucede hoy en que se cobra una cantidad fija.

En cuanto al reajuste de las tarifas, es evidente que se trata de un aspecto que debemos transparentar y mejorar mucho más, junto con eliminar la llamada tarifa por saturación. Al respecto, resulta curioso, raro, que las personas tengan que pagar una tarifa mucho mayor por estar detenidas en un taco.

Hay muchos aspectos que podemos mejorar, como el reajuste anual que se aplica a los peajes, lo que molesta a las personas, porque, además, ha aumentado el parque vehicular y la calidad del servicio no mejora.

Todos estos cuestionables aspectos pueden ser corregidos con la modificación de los contratos de manera que la ciudadanía vea una real mejoría en la calidad del servicio prestado y la aplicación de tarifas razonables.

He dicho.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Tucapel Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo al ministro y a sus asesores.

Quiero resaltar algunas cosas que ya dije en mi primera intervención y en las que es importante insistir en esta sesión especial.

En primer lugar, aclaro que lo que diré no se lo digo en particular al ministro, pues esta no es una política de este gobierno, sino que viene desarrollándose desde hace años. Por eso, cuando el colega Ignacio Urrutia afirmó que es inconsecuente nuestra presentación, yo creo que no lo es; por el contrario, es de la mayor consecuencia que sea el Partido Socialista de Chile el que pida esta sesión especial, porque no tiene que ver con una intención política, sino con velar por el interés ciudadano y la protección de los ciudadanos frente a los abusos.

Alguien dijo que hacemos mucho uso de la palabra “abuso”; pero este país realmente está lleno de abusos. ¡Cómo no va a ser abuso que una empresa tenga 507 por ciento de utilidad! Eso es impresentable en cualquier lugar del mundo, no solo en Chile. Nadie dice que las empresas no hagan un negocio, pero ese margen de utilidad no puede ser.

No se logra entender por qué no se pueden revisar los contratos. Es cosa de ponerse de acuerdo, sentarse alrededor de una mesa, revisar los contratos y adecuarlos. Se dice que la imagen de Chile va a quedar mal. No, aquí lo que nos debe preocupar son los ciudadanos de nuestro país.

Quiero recordar que al principio el monto de las multas correspondía a cuarenta veces el valor original. Después de una larga batalla, eso se logró bajar.

¿Cómo es posible que se ocupe a los municipios para facilitar el negocio a las empresas? ¡Eso no puede ser!



Recuerdo que una lucha que dimos con mi amigo el exdiputado Ramón Farías fue cuando quisieron instalar los dispositivos para el cobro del tag en los autos y les cobraban a los automovilistas. Lo lógico sería que el usuario les cobre un arriendo por la colocación de este dispositivo en su auto; pero cobraban por el dispositivo cuyo objetivo era mejorar el negocio y despedir gente, porque la tecnología genera cada vez más cesantía. Está bien que la empresa se modernice, pero, ¡por favor!, no cobren eso a los usuarios.

¡Y tuvimos que pagar! Después de esa gran lucha logramos que el precio del dispositivo bajara a la mitad, es decir, ya no fueron 20.000 pesos, sino 10.000 pesos los que pagamos para que ellos mejoraran su negocio y pudieran ganar más dinero.

Eso es lo que resulta impresentable y es lo que le pedimos revisar al ministro.

Por último, señor Presidente, le solicito que pida la unanimidad de los presentes en la Sala para que podamos presentar un proyecto de acuerdo, que no dice nada distinto de lo que he dicho acá, debido a que por un par de minutos no lo alcanzamos a presentar; de lo contrario, lo deberíamos mandar por oficio.

He dicho.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para acceder a lo solicitado por el diputado Tucapel Jiménez?

#### **Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Félix González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señor Presidente, vengo de de la comuna de San Pedro de la Paz, Región del Biobío, donde nos resistimos a que se instalara el tag.

Nos ofrecieron para la ruta 160 dos pistas más, una por cada sentido, a cambio de secuestrar esa ruta, que es la única que tenemos para ir a trabajar o a estudiar, a fin de entregarla en concesión. Eso fue hace un par de gobiernos atrás.

Me alegro de que como comunidad hayamos logrado impedir que llegara el tag a la ruta 160. En esa oportunidad, nos dijeron que si no la entregábamos en concesión no íbamos a tener nunca otra ruta. Sin embargo, en este momento se están construyendo, con dinero del fisco, sin peaje y sin tag, esas pistas que nos ofrecieron.

Entonces, es necesario investigar en profundidad este tremendo negocio -cada vez que pago el peaje recuerdo a quien trajo este negocio o lo exacerbó: el ex-Presidente Ricardo Lagos-. Lo digo, porque me llama mucho la atención que se construyan rutas pensando en su rentabilidad y no en que sean el camino más lógico de acuerdo a los planes reguladores.

También me llama la atención que en las licitaciones internacionales las concesiones se adjudiquen permanentemente a empresas españolas. ¿No hay más países? ¿Solo existe España?

Se adjudicó el puente industrial a OHL, el estadio regional de Concepción se le entregó primero a Copasa; la ruta 160, desde Coronel hasta Tres Pinos, a la empresa española Acciona; otra empresa española está construyendo la ruta a Cabrero. La única gran obra que no se entregó a una empresa española es el puente Chacao, que se entregó a Hyundai con OAS, esta última, una empresa investigada y sancionada por corrupción.

Pido investigar por qué cada vez que se realiza una licitación internacional terminan ganando, prácticamente en todas ellas, empresas españolas ligadas al Partido Popular español, como Acciona y Copasa.

He dicho.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Andrés Longton.

El señor **LONGTON**.- Señor Presidente, por su intermedio, me voy a tomar de las palabras del diputado Garín y de la diputada Ossandón para referirme a un tema puntual.

El diputado Garín hablaba del tema de la renovación del permiso de circulación si uno no paga el TAG, y la diputada Ossandón se refería al cobro de 1 UTM por cada pórtico si es que uno no tiene ese sistema.

¿Qué pasa con aquellas personas cuyo vehículo fue robado, cuyas patentes fueron clonadas o cuyos TAG también fueron clonados?

Lamentablemente, hoy las concesionarias no tienen un protocolo de acción para suspender el pago o no iniciar el procedimiento para cursar multas. Son miles de usuarios los que se encuentran en esta situación. Algunos casos han sido mostrados en televisión. También se me han acercado muchas personas a señalarme lo injusto de esta situación.

Lamentablemente, las concesionarias siguen cobrando miles y miles de pesos a personas que hoy la ley no tiene la posibilidad de identificar, porque, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Tránsito, los equipos de detección no tienen cómo descifrar la clonación o el robo de vehículos para no cursar cobros a los verdaderos titulares o dueños. Esta es una situación tremendamente injusta, sobre todo cuando las concesionarias quedan alejadas de las comunas donde viven las personas afectadas, a las que se les dificulta acercarse a estas para abordar el problema.

Los invito -está la autoridad presente- a impulsar una iniciativa en este sentido. Nosotros presentamos un proyecto de ley que aborda las denuncias. Este propone que cuando haya una denuncia, una prueba clara de que el vehículo fue robado o de que la patente fue clonada, pueda suspenderse el cobro por parte de las concesionarias. Creemos que es de toda justicia abordar esta situación.

Entregaré copia del proyecto al subsecretario y al ministro para que puedan impulsarlo. Ustedes no saben el alivio que ello va a significar para miles y miles de personas, sobre todo considerando que tenemos un parque automotor de más cinco millones de autos. Los portonazos y el robo de vehículos han aumentado en alrededor de 7 por ciento en los últimos años. Lamentablemente, las concesionarias no han mostrado voluntad ni han sido lo suficientemente criteriosas para solucionar esta situación.

Termino señalando que las concesiones tienen que ser mucho más flexibles. Existen obras complementarias de gran envergadura que se podrían llevar a cabo en momentos en que se encuentra en marcha una concesión. Como las ciudades no crecen en forma armónica, muchas veces es necesario realizar una nueva concesión, por ejemplo, para aumentar la cantidad de calzadas. Eso no puede ser. Las ciudades van creciendo -algunas mejor que otras- y el tema debe ser mucho más flexible. Debería haber sistemas de compensación, como existen

en el sector eléctrico y como lo considera el Sernac cuando los estándares no corresponden a lo estipulado o acordado.

He dicho.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor **GARCÍA**.- Señor Presidente, en un minuto es poco lo que se puede decir.

Tuve la suerte de ser uno de los que participó en la elaboración de esta ley y que la voté a favor. Esta normativa se originó cuando Carlos Hurtado era ministro. Él fue el primero que abordó lo que posteriormente sería la ley de concesiones de obras públicas. Posteriormente, pasó al ministro Lagos. Y les quiero contar más: gracias a esa ley se liberaron más de 1.000 millones de dólares en esos años para asfaltar -ese fue el compromiso con el ministro Lagos- todas las capitales comunales. Hoy ese proceso está absolutamente completado.

Es bonito decir todo lo que se ha dicho aquí. Estoy absolutamente de acuerdo con todo, pero no sacamos nada con patear, mandar proyectos de acuerdo, pues hay un contrato de por medio. Las empresas no tienen problema en construir desvíos, pasos peatonales, vías elevadas, escaleras de caracol, todo lo que uno quiera, pero le deben pagar. ¿Saben por qué? Porque estas obras no están dentro de la concesión, pues cuando se llevó a cabo el trato este se hizo en determinadas condiciones. Ese es el problema que tenemos.

En consecuencia, lo que tiene que hacer el gobierno ahora es esperar a que venzan las concesiones y poner más ojo cuando negocie nuevamente con las empresas. Además, hay otra cuestión de la cual la gente poco sabe y es que una vez que termina la concesión, esta pasa a ser automáticamente del Estado de Chile.

Por lo tanto, se han ganado algunas cosas.

Indudablemente, aquí reclamamos por la gente que no paga...

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Ha concluido su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra la diputada Alejandra Sepúlveda.

La señora **SEPÚLVEDA** (doña Alejandra).- Señor Presidente, saludo al ministro, al subsecretario y al director de Concesiones.

En la ruta 5 Sur, en la región que me corresponde representar en esta Sala, particularmente en las comunas de San Fernando y Chimbarongo, existen complicaciones muy graves que hemos venido denunciando durante muchos años en esta Cámara. Se trata de una de las rutas más importantes para nosotros.

Hace bastante tiempo -esto tiene que ver con lo que planteaba el diputado García- se realizaron estudios y se efectuaron modificaciones que fueron aprobadas incluso por el Ministerio de Hacienda y que se suponía que se iban a implementar hace alrededor de dos años. Lamentablemente, no hemos visto ningún avance. Por ejemplo, en el sector de Los Huertos, en la comuna de San Fernando, iba a realizarse una inversión para construir un paradero para

los vecinos. A ese lugar lo llaman la ruta de la muerte, porque ha habido accidentes gravísimos en el sector.

Pido que el ministro, el director de Concesiones de Obras Públicas y el subsecretario puedan responder -a pesar de que están conversando con los diputados- sobre qué pasa con esas inversiones, como, por ejemplo, con la salida lateral del sector de Miraflores, en la comuna de San Fernando, obra que se iba a realizar, y con las vías alternativas en la comuna de Chimbarongo. Esa comuna no cuenta con ninguna vía lateral y los usuarios necesariamente deben entrar a la carretera...

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Ha concluido su tiempo, señora diputada.

En el tiempo restante de la Unión Demócrata Independiente, tiene la palabra el diputado Javier Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ**.- Señor Presidente, antes de comenzar mi intervención pido autorización a la Sala para presentar un proyecto de resolución que va en beneficio de los usuarios. No tenía idea del horario tope para entregar propuestas en ese sentido.

Por lo tanto, solo si la Sala acepta, presentaré este proyecto de resolución.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para acceder a la petición del diputado Hernández?

#### **Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Javier Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ**.- Señor Presidente, las concesiones han permitido dar un salto en infraestructura importante a nivel país. Todos estamos de acuerdo con que el problema es el reajuste de tarifas, el maltrato a los usuarios, etcétera. Se trata de problemas que se pueden mejorar. En ese sentido, creo que los proyectos de resolución tienen gran importancia.

Además, quiero advertir al Ministerio de Obras Públicas que tengo entendido que en 2021 están a punto de finalizar algunas concesiones en la Región de Los Lagos. Por lo tanto, se debe tener la precaución suficiente como para volver a la tarifa normal, para no excederse en los precios. También se debe tener consideraciones importantes en cuanto a estudiar y analizar si es factible construir una tercera pista entre Puerto Varas y Puerto Montt, o entre Llanquihue y Puerto Montt; ver accesos nuevos a diferentes comunas, donde se produce una gran congestión, como sucede en Frutillar...

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Ha terminado su tiempo, señor diputado.

Si usted quiere complementar la temática vinculada con su distrito, le pido que nos haga llegar su intervención.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA** (don Alexis).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo al ministro de Obras Públicas y al director general de Concesiones.

Sin duda que las autopistas y las concesiones de rutas han sido un aporte a la infraestructura vial del país; eso es indiscutible. Sin embargo, desde la primera experiencia de este proceso, que partió en el gobierno del Presidente Lagos, hubo errores en las negociaciones y en los contratos que se firmaron.

Lo peor sería que cometiéramos los mismos errores en aquellas concesiones que se tienen que renovar. La experiencia y el conocimiento sobre el tema nos permiten abordar de mejor manera esos nuevos contratos y desafíos. Por ello, quiero reponer un tema que en su momento planteamos al ministro con el senador Álvaro Elizalde, que es la gran discusión que tiene la provincia de Talca respecto de este nuevo proceso de licitación de la ruta Talca-Chillán. Es evidente que tenemos un tema pendiente en torno al movimiento que dice: “No al baipás”.

Quiero aclarar que no estoy en contra de los baipás, porque son una necesaria solución técnico-vial a la congestión en las ciudades, y en algunos casos son solicitados por numerosas autoridades comunales. El punto es que, a propósito de la licitación anterior, Talca fue cruzada de norte a sur por un socavón que cortó la ciudad en dos, y al plantear un baipás ese corte no tendrá solución en el nuevo proceso de licitación. Más allá de que se nos diga que serán incorporados en los programas de inversión del Ministerio de Obras Públicas o del Ministerio de Vivienda, se trata de compromisos futuros. Las autoridades y los gobiernos pasan y, finalmente, lo que sucederá es que nos vamos a quedar con ese tremendo problema que corta a Talca en dos y genera un alto grado de congestión.

Hay que revisar ese proceso; no hay que cegarse. Se pueden buscar fórmulas que permitan avanzar con un baipás, pero también, dentro del mismo proceso -o quizás en un período posterior-, dar solución a esos problemas que la comunidad está planteando.

Entrego solo un dato: la concesión Talca-Chillán obliga a la gente de la comuna de Parral, que está en el sur de la región, a pagar tres peajes troncales para salir de la región y dirigirse al norte. ¡Tres peajes troncales tiene que pagar una persona que vive en Parral cuando va camino a la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, para salir de la Región del Maule! Eso es insostenible; no es justo ni coherente con una racionalidad en la distribución de los costos que significan tener esa autopista o ruta concesionada.

Como segundo punto, no debemos concentrarnos solamente en las obras que requieren una nueva licitación, sino que también corresponde mirar hacia el entorno...

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Ha terminado su tiempo, diputado Sepúlveda.

Tiene la palabra el ministro de Obras Públicas, señor Juan Andrés Fontaine.

El señor **FONTAINE** (ministro de Obras Públicas).- Señor Presidente, quiero partir por señalar que, como gobierno, compartimos una visión crítica de la actual situación de las carreteras, pues han tenido poca inversión en los últimos años, están sumamente congestionadas.

das, muchas veces no están dando un servicio adecuado y tienen peajes que han subido a lo largo del tiempo, que llegan a niveles -algunos de ellos- más bien caros. De manera que compartimos ese diagnóstico y estamos trabajando para resolver esos distintos problemas en la medida de nuestras posibilidades.

Sin perjuicio de esa visión, quiero dejar establecido que tenemos una visión muy positiva sobre el instrumento de concesiones, porque ha permitido abordar inversiones de más de 20.000 millones de dólares y más de 90 contratos de concesión. Esa es una herramienta clave que permite que el Estado se concentre en las necesidades sociales más urgentes y que el sector privado destine recursos a la inversión en infraestructura, lo cual todos sabemos que es una necesidad.

Como contrapartida de las concesiones, obviamente, hay que cobrar peajes, los cuales cumplen una función de eficiencia y de equidad. De eficiencia, porque significa que se paga por el uso de un recurso escaso, que es el espacio en la vía, y de equidad, porque si no fuese así, el Estado tendría que pagarlo con recursos que podría utilizar para otros fines.

Naturalmente, una contrapartida inevitable de la existencia de peajes es que se debe controlar su pago, es decir, la evasión del peaje; por ejemplo, la circulación en las autopistas sin el correspondiente TAG debe ser objeto de multas o recargos.

Quiero aclarar que mucho de lo que se ha planteado aquí tiene que ver con el caso de las autopistas urbanas, en las cuales efectivamente la circulación por ellas sin TAG se cobra con recargo, pero eso ocurre en las autopistas urbanas que tienen alternativas de uso sin TAG. De manera, que se trata de alguien que voluntariamente entró a una autopista sin tener las condiciones de pago.

Se ha dicho que eso es una anomalía, porque en otros servicios públicos no hay una multa si alguien no paga; sin embargo, en este caso se trata de bienes nacionales de uso público, de manera que la concesionaria no puede prohibir el paso a quien esté circulando por la autopista sin TAG y, en consecuencia, sin pagar, y la única manera de asegurar que se pague el peaje es que haya un sistema de recargo o multas para aquellas personas que circulan sin TAG.

Ahora, ¿qué hacer respecto del tema de fondo, que es cómo mejorar nuestro sistema de concesiones? Lo primero que hay que señalar es que podemos hacer poco respecto de los actuales contratos. Varios diputados plantearon la idea de que había que cambiar los contratos y que nosotros nos resistíamos a cambiarlos porque se comprometería la imagen del país. No se trata de eso. Los contratos se deben cumplir, porque estamos en un Estado de derecho y, en consecuencia, la única manera de cambiarlos es con la anuencia de ambas partes, y conseguir la anuencia de una concesionaria para cambiar un contrato significa compensarla. Desde el punto de vista fiscal, esa fórmula es cara. Eso es lo que nos limita respecto de los cambios de los actuales contratos.

Mientras tanto, lo que podemos hacer en relación con los actuales contratos es buscar maneras de mejorar el servicio que entregan las carreteras. Por ejemplo, los sistemas de telepeajes, de peajes sin barrera, que estamos impulsando en las distintas carreteras son cambios de contratos que hemos negociado con las concesionarias. Hemos encontrado una fórmula de compartir el esfuerzo, las concesionarias han aceptado esa fórmula y están estableciendo esos mecanismos que significan un paso mucho más rápido por los peajes y, en consecuencia, un mejor servicio.

Algo parecido ocurre con las terceras pistas que se están comenzando a construir en varias de las carreteras. Ahí estamos invirtiendo una suma muy importante, casi 9 millones de UF, en obras que están en este momento en desarrollo, para mejorar la calidad de las autopistas.

La forma que los gobiernos anteriores estaban utilizando para llevar a cabo esas mejoras en la calidad de los servicios, en general, consistía en hacer la mejora a cambio del aumento de peaje. Nosotros hemos optado por no aumentar el peaje y negociar con las concesionarias, ya sea un pago por parte del fisco o la extensión de plazo de esas concesiones, de manera de evitar exacerbar el problema de los altos peajes.

Sin embargo, respecto de las actuales concesiones, no podemos alterar los niveles de los actuales peajes sin negociar con las concesionarias un cambio de contrato, y eso incluye el hecho de que los peajes de las concesiones urbanas están creciendo 3,5 por ciento real por año más IPC. En ese sentido, comparto lo que aquí se ha dicho. Me refiero a que ello es excesivo en relación con el crecimiento de los sueldos.

En el caso de las autopistas interurbanas, en general, tienen un peaje que crece del orden del IPC, lo cual es razonable y se está promoviendo en las últimas concesiones urbanas. Por ejemplo, esa es la fórmula que se aplicó en la concesión de Américo Vespucio Oriente.

Ahora, donde sí tenemos mucho que hacer, a diferencia de los contratos actuales, es en los nuevos contratos de concesiones, ya sea para la construcción de nuevas carreteras o para la renovación de los contratos de concesiones que vencen. Ya hay nueve concesiones que están venciendo en el actual período de gobierno. Un ejemplo de ellas es la concesión Talca-Chillán, que fue mencionada aquí, lo que dará lugar a una relicitación. A mediados de año se efectuará el llamado a esa licitación.

Como se ha sostenido aquí -lo dijeron el diputado Leiva y otros diputados-, podemos aprender de la experiencia para mejorar nuestro modelo de concesiones.

El nuevo modelo de concesiones -un ejemplo de esto es lo que se hará para la concesión Talca-Chillán- opera sobre la base de que vamos a licitar por un plazo fijo, por ejemplo, a veinticinco años, y vamos a hacer competir a los distintos postulantes en términos de quién está dispuesto a tomar la responsabilidad de hacer las inversiones adicionales que se requieren en la carretera, que son las que nosotros les exigiremos, y a operar la carretera por esos veinticinco años al menor precio posible del peaje. Es decir, vamos a hacer que los postulantes compitan por quién ofrece menor peaje. Sin perjuicio de eso, vamos a tener que buscar una fórmula para compensar a lo largo de la ruta 5, para evitar que haya una disparidad de cobros en las distintas regiones. O sea, por equidad territorial, vamos a buscar que a lo largo de la misma ruta los peajes por kilómetro sean más o menos equivalentes.

Las estimaciones preliminares que tenemos indican que con ese mecanismo vamos a conseguir una baja significativa de los peajes en las nuevas licitaciones, incluyendo, por ejemplo, el caso de la concesión Talca-Chillán. En esta licitación estamos diseñando un trazado que incluye un baipás, pero que no excluye ciertas obras que van a mejorar el tránsito en Talca a través de conexiones oriente-poniente que vamos a incorporar en la concesión. También vamos a incorporar distintas obras hacia el sur, entre Talca y Chillán, como pasarelas, enlaces y, en algunos casos, terceras pistas, que van a mejorar el servicio en esa ruta.

El peaje va a tener el sistema de *free flow* o telepeaje. Esto significa que cada 25 kilómetros, aproximadamente, va a haber un pórtico de peaje. Este sistema no solo es más eficiente y más rápido, sino que además tiene la ventaja de ser más equitativo, porque se paga más

bien por kilómetro andado, a diferencia de lo que ocurre hoy, que existe un cobro fuerte en unos pocos puntos, por lo que a algunos les toca pagar mucho y a otros muy poco.

Reitero: este sistema permite un pago proporcional al uso en términos de kilómetros andados en la carretera.

En consecuencia, estamos relicitando las carreteras y también haciendo carreteras nuevas con un mucho mejor estándar, sobre la base de un sistema más equitativo y más eficiente.

Entendemos los planteamientos que se han hecho en la Sala respecto de las multas. Quiero insistir en que las multas que se están cuestionando aquí son para aquellos que circulan sin el tag y que no utilizan los medios que existen para ese caso, que son los pases diarios, que se pueden prepagar a un monto más bajo, o pospagar a un monto más alto. Nosotros creemos que es perfectamente posible revisar el monto de esas multas.

Hoy en día algunos de los temas que han planteado los señores diputados quedan bastante a criterio del juez. Por ejemplo, el hecho de si la multa se aplica en cada pórtico o simplemente por ingresar a la carretera. Eso queda a criterio del juez y podría precisarse de manera distinta.

También nos parece razonable el tema de los vehículos robados, que también es algo que queda probablemente a criterio del juez. Pero nos parece que es absolutamente necesario que exista un sistema que induzca a las personas a utilizar las carreteras de cobro de peajes pagando los peajes correspondientes a través del tag. Eso ocurre en las autopistas urbanas y crecientemente va a empezar a ocurrir en las autopistas interurbanas, porque el sistema de tag o de telepeaje es una fórmula más eficiente y más equitativa de cobrar por el uso de esa infraestructura que demanda recursos importantes de inversión y que es necesaria.

Se ha planteado en la Sala varias veces que los peajes son excesivos.

Para concluir, quiero decir que esos peajes provienen de contratos antiguos. Por ejemplo, en el caso de las autopistas urbanas, son contratos de casi veinte años, del año 2000 o del año 2001, que en parte reflejan las condiciones que había entonces en la economía en cuanto a tasas de costo de capital y en cuanto a expectativas de crecimiento del tráfico. Hoy, afortunadamente, las condiciones son mejores, lo que permite que en las nuevas licitaciones los precios de los peajes sean más bajos. Esos precios de peajes altos también obedecen a una fórmula específica que se adoptó en ese momento, cual es que el peaje partió relativamente bajo en las autopistas urbanas, pero se le agregó una tasa de reajuste anual de IPC más 3,5 por ciento, lo que provocó que, a medida que iba pasando el tiempo, los peajes alcanzaran niveles de costo bastante altos. Eso mismo significó que en la etapa inicial, en los primeros diez años, las concesionarias a cargo de esas carreteras tuvieran pérdidas o tuvieran utilidades relativamente bajas en relación con el monto invertido, y que hoy, en los últimos diez o cinco años, cuando ya los peajes han subido, estén obteniendo utilidades bastante más altas.

Si uno mira el total del período, las utilidades que en promedio han obtenido las concesionarias durante los casi últimos veinte años, o sea, desde el año 2000 en adelante, son bastante normales, del orden de 6 por ciento sobre el capital invertido, en el caso de las autopistas interurbanas, y del orden de 9 por ciento en el caso de las autopistas urbanas. Eso, como rentabilidad sobre el patrimonio.

Compartimos que los precios de los peajes actualmente llegan a niveles altos, y estamos trabajando para buscar la manera de conseguir, en las nuevas licitaciones y en las nuevas negociaciones, fórmulas distintas que signifiquen precios de peajes más moderados.



Muchas gracias.

He dicho.

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- Corresponde votar los proyectos de resolución presentados en esta sesión especial.

El señor Prosecretario va a dar lectura a la parte dispositiva del primer proyecto de resolución.

El señor **ROJAS** (Prosecretario).- Proyecto de resolución N° 481, de la diputada Ximena Ossandón, del diputado Francisco Undurraga, de la diputada Érika Olivera y de los diputados Mario Desbordes y Jorge Durán, que en su parte dispositiva señala:

La Cámara de Diputados resuelve:

Solicitar a su excelencia el Presidente de la República que se sirva patrocinar el proyecto, iniciado en moción (boletín N° 11954-15), que esclarece y especifica cuál es el supuesto de la infracción relativa a transitar sin el dispositivo TAG (contemplada en el artículo 118 bis de la Ley de Tránsito).

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- En votación.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 89 votos; por la negativa, 0 votos. Hubo 1 abstención.*

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- **Aprobado.**

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

Alarcón Rojas, Florcita; Álvarez Ramírez, Sebastián; Álvarez Vera, Jenny; Auth Stewart, Pepe; Bernales Maldonado, Alejandro; Carter Fernández, Álvaro; Castro Bascuñán, José Miguel; Celis Araya, Ricardo; Celis Montt, Andrés; Cicardini Milla, Daniella; Crispi Serrano, Miguel; Del Real Mihovilovic, Catalina; Díaz Díaz, Marcelo; Durán Espinoza, Jorge; Eguiguren Correa, Francisco; Fernández Allende, Maya; Flores García, Iván; Flores Oporto, Camila; Fuenzalida Cobo, Juan; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo; Gahona Salazar, Sergio; Galleguillos Castillo, Ramón; García García, René Manuel; Garín González, Renato; González Gatica, Félix; González Torres, Rodrigo; Gutiérrez Gálvez, Hugo; Hernández Hernández, Javier; Hirsch Goldschmidt, Tomás; Ibáñez Cotroneo, Diego; Ilabaca Cerda, Marcos; Jackson Drago, Giorgio; Jiles Moreno, Pamela; Jiménez Fuentes, Tucapel; Jürgensen Rundshagen, Harry; Kast Sommerhoff, Pablo; Kort Garriga, Issa; Kuschel Silva, Carlos; Labra Sepúlveda, Amaro; Leiva Carvajal, Raúl; Leuquén Uribe, Aracely; Longton Herrera, Andrés; Lorenzini Basso, Pablo; Melero Abaroa, Patricio; Mellado Suazo, Miguel; Meza Moncada, Fernando; Molina Magofke, Andrés; Muñoz González, Francesca; Naranjo Ortiz, Jaime; Noman Garrido, Nicolás; Norambuena Farías, Iván; Núñez Urrutia, Paulina; Nuyado Anca-pichún, Emilia; Olivera De La Fuente, Erika; Orsini Pascal, Maite; Ortiz Novoa, José Miguel; Pardo Sáinz, Luis; Parra Sauterel, Andrea; Paulsen Kehr, Diego; Pérez Salinas, Catali-

na; Prieto Lorca, Pablo; Rathgeb Schifferli, Jorge; Rosas Barrientos, Patricio; Saavedra Chandía, Gastón; Sabag Villalobos, Jorge; Saffirio Espinoza, René; Saldívar Auger, Raúl; Sanhueza Dueñas, Gustavo; Santana Castillo, Juan; Santana Tirachini, Alejandro; Santibáñez Novoa, Marisela; Schilling Rodríguez, Marcelo; Sepúlveda Orbenes, Alejandra; Sepúlveda Soto, Alexis; Silber Romo, Gabriel; Soto Ferrada, Leonardo; Soto Mardones, Raúl; Teillier Del Valle, Guillermo; Torrealba Alvarado, Sebastián; Trisotti Martínez, Renzo; Urrutia Bonilla, Ignacio; Urrutia Soto, Osvaldo; Urruticoechea Ríos, Cristóbal; Velásquez Núñez, Esteban; Velásquez Seguel, Pedro; Vidal Rojas, Pablo; Von Mühlenbrock Zamora, Gastón; Walker Prieto, Matías; Winter Etcheberry, Gonzalo.

*-Se abstuvo el diputado señor Pérez Lahsen, Leopoldo.*

El señor **ESPINOZA** (Presidente accidental).- El señor Prosecretario va a dar lectura a la parte dispositiva del siguiente proyecto de resolución.

El señor **ROJAS** (Prosecretario).- Proyecto de resolución N° 482, de los diputados Tuca-pel Jiménez, René Manuel García, Fernando Meza, Patricio Rosas, Amaro Labra, Miguel Ángel Calisto, la diputada Carolina Marzán, el diputado Diego Ibáñez, la diputada Jenny Álvarez y el diputado Félix González, que en su parte dispositiva señala:

La Cámara de Diputados resuelve:

Solicitar a su excelencia el Presidente de la República que instruya a los ministerios relacionados con la temática tratada en esta sesión especial coordinarse y hacer una revisión de la legislación referida a las concesiones viales, a fin de incorporar cambios en la misma que contemplen al menos las siguientes modificaciones:

1) Reducir las tarifas de TAG y peajes junto con la eliminación del 3,5 por ciento adicional al IPC.

2) Que se cumplan los compromisos del contrato con las concesionarias, en especial en inversiones de caleteras o alternativas de vías de no pago y seguridad vial. Junto con caleteras continuas, expeditas y de calidad, sin baches ni reducción de pistas que dificulten el normal desplazamiento de los usuarios.

3) Derogar la vinculación que existe entre la deuda con un privado, como lo es la concesionaria, y la obtención del Permiso de Circulación (municipalidad). Las municipalidades no pueden seguir haciendo el papel de “cajas recaudadoras de un privado”.

4) Eliminar las multas cursadas por deudas TAG. Aplicar la prohibición de doble -o más- enjuiciamientos por cada caso *non bis in idem* e indemnización retroactiva para todos los perjudicados, desde que se puso en vigencia la Ley.

5) Impedir el reajuste de tarifas de plazas de peaje en más de una vez al año y supervisar eficientemente que las alzas se ajusten a lo que especifica el contrato de concesión, como así también la supervisión continua, constante y efectiva de los horarios base y tarifa alta.

6) Eliminación inmediata de la tarifa de saturación, ya que no es comprensible que las tarifas más altas se cobren mientras los vehículos están detenidos en tacos y horarios punta, donde el flujo no es expedito ni seguro. Fracasó la idea de “desincentivar el uso del vehículo”.

7) Obligatoriedad de adecuar la tarifa TAG aplicada a motocicletas, ya que estas generan un desgaste de infraestructura vial y espacio utilizado significativamente menor que vehículos que pagan la misma tarifa, como autos y camionetas.

8) Estudios de Impacto Ambiental y Participación Ciudadana Vinculante para las nuevas licitaciones y próximas relicitaciones; la opinión de la ciudadanía y el cuidado de su entorno deben ser prioridad.

9) Junto con velar por el concepto inicial de “Fin a la Concesión y las Rutas vuelven al Estado”, esto quiere decir que una vez finalizada la concesión, las rutas vuelvan al Estado como prioridad.

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, 93 votos; por la negativa, 2 votos. Hubo 14 abstenciones.*

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

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

Alarcón Rojas, Florcita; Álvarez Ramírez, Sebastián; Álvarez Vera, Jenny; Auth Stewart, Pepe; Bernales Maldonado, Alejandro; Boric Font, Gabriel; Carter Fernández, Álvaro; Carvajal Ambiado, Loreto; Castro Bascuñán, José Miguel; Celis Araya, Ricardo; Celis Montt, Andrés; Cicardini Milla, Daniella; Crispi Serrano, Miguel; Díaz Díaz, Marcelo; Durán Espinoza, Jorge; Eguiguren Correa, Francisco; Espinoza Sandoval, Fidel; Fernández Allende, Maya; Flores García, Iván; Flores Oporto, Camila; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo; García García, René Manuel; Garín González, Renato; González Gatica, Félix; González Torres, Rodrigo; Gutiérrez Gálvez, Hugo; Hernando Pérez, Marcela; Hirsch Goldschmidt, Tomás; Ibáñez Cotroneo, Diego; Ilabaca Cerda, Marcos; Jackson Drago, Giorgio; Jarpa Wevar, Carlos Abel; Jiles Moreno, Pamela; Jiménez Fuentes, Tucapel; Jürgensen Rundshagen, Harry; Kast Sommerhoff, Pablo; Kort Garriga, Issa; Kuschel Silva, Carlos; Labra Sepúlveda, Amaro; Leiva Carvajal, Raúl; Leuquén Uribe, Aracely; Longton Herrera, Andrés; Lorenzini Basso, Pablo; Luck Urban, Karin; Marzán Pinto, Carolina; Mellado Pino, Cosme; Mellado Suazo, Miguel; Meza Moncada, Fernando; Mix Jiménez, Claudia; Molina Magofke, Andrés; Moreira Barros, Cristhian; Muñoz González, Francesca; Naranjo Ortiz, Jaime; Núñez Urrutia, Paulina; Nuyado Ancapichún, Emilia; Olivera De La Fuente, Erika; Orsini Pascal, Maite; Ortiz Novoa, José Miguel; Ossandón Irrarázabal, Ximena; Pardo Sáinz, Luis; Parra Sauterel, Andrea; Paulsen Kehr, Diego; Pérez Olea, Joanna; Pérez Salinas, Catalina; Rey Martínez, Hugo; Rojas Valderrama, Camila; Rosas Barrientos, Patricio; Saavedra Chandía, Gastón; Sabag Villalobos, Jorge; Saffirio Espinoza, René; Saldívar Auger, Raúl; Santana Castillo, Juan; Santana Tirachini, Alejandro; Santibáñez Novoa, Marisela; Schilling Rodríguez, Marcelo; Sepúlveda Orbenes, Alejandra; Sepúlveda Soto, Alexis; Silber Romo, Gabriel; Soto Ferrada, Leonardo; Soto Mardones, Raúl; Teillier Del Valle, Guillermo; Torrealba Alvarado, Sebastián; Torres Jeldes, Víctor; Trisotti Martínez, Renzo; Undurraga Gazitúa, Francisco; Urrutia Bonilla, Ignacio; Urruticoechea Ríos, Cristóbal; Velásquez Núñez, Esteban; Velás-

quez Seguel, Pedro; Vidal Rojas, Pablo; Walker Prieto, Matías; Winter Etcheberry, Gonzalo; Yeomans Araya, Gael.

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

Melero Abaroa, Patricio; Von Mühlenbrock Zamora, Gastón.

*-Se abstuvieron los diputados señores:*

Berger Fett, Bernardo; Del Real Mihovilovic, Catalina; Durán Salinas, Eduardo; Fuenzalida Cobo, Juan; Gahona Salazar, Sergio; Galleguillos Castillo, Ramón; Hernández Hernández, Javier; Noman Garrido, Nicolás; Norambuena Farías, Iván; Pérez Lahsen, Leopoldo; Prieto Lorca, Pablo; Rathgeb Schifferli, Jorge; Sanhueza Dueñas, Gustavo; Urrutia Soto, Osvaldo.

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

El señor **ROJAS** (Prosecretario).- Proyecto de resolución N° 483, de los diputados Javier Hernández, Ignacio Urrutia, Juan Antonio Coloma, Enrique van Rysselberghe, Celso Morales y Renzo Trisotti, que en su parte dispositiva señala:

La Cámara de Diputados resuelve:

Solicitar a su excelencia el Presidente de la República que a través del Ministerio de Obras Públicas:

1) Implemente las medidas pertinentes para disminuir la congestión en las carreteras, mientras se amplía la capacidad actual de estas y se desarrollan nuevos proyectos.

2) Establezca estándares de seguridad más elevados en los futuros contratos de concesión de autopistas y que sean aplicadas en forma inmediata en los contratos actuales, acorde con el avance de la tecnología y que protejan la vida de las personas en casos de accidentes.

3) Establezca bases de licitación lo más competitivas posible, de manera de que la tarifa por concepto de peaje sea justa y proporcional en relación con uso de la infraestructura, examinando, por ejemplo, metodologías de cobro por kilómetro.

4) Estudie mecanismos de cobro que resguarden adecuadamente los derechos de los usuarios y que se negocie con las concesionarias estas modificaciones.

5) Amplíe a las demás carreteras, especialmente de regiones, el programa “Chile sin Barreras”, promoviendo la instalación de peajes electrónicos que reemplacen las casetas manuales de pago, a efecto de mejorar los tiempos de viaje y disminuir la congestión.

6) Se realice un estudio para liberar de cobros a los usuarios que circulen por autopistas donde se produzca alta congestión.

7) En el caso de las medidas especiales que toma el ministerio para los fines de semana largos, como son las ampliaciones de pista 3x1 y 4x0, se tomen las medidas compensatorias o la liberación del pago para los usuarios que transitan por aquellas carreteras con menos pistas.

8) Se prohíba el paso o circulación de vehículos con dos o más ejes por autopistas concesionadas en las horas de mayor congestión vial.

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, 111 votos; por la negativa, 0 votos. Hubo 11 abstenciones.*

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

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

Alarcón Rojas, Florcita; Álvarez Ramírez, Sebastián; Álvarez Vera, Jenny; Alvarez-Salamanca Ramírez, Pedro Pablo; Amar Mancilla, Sandra; Ascencio Mansilla, Gabriel; Auth Stewart, Pepe; Berger Fett, Bernardo; Bernales Maldonado, Alejandro; Bobadilla Muñoz, Sergio; Boric Font, Gabriel; Brito Hasbún, Jorge; Calisto Águila, Miguel Ángel; Carter Fernández, Álvaro; Carvajal Ambiado, Loreto; Castro Bascuñán, José Miguel; Celis Araya, Ricardo; Celis Montt, Andrés; Cicardini Milla, Daniella; Cid Versalovic, Sofia; Crispi Serrano, Miguel; Del Real Mihovilovic, Catalina; Desbordes Jiménez, Mario; Díaz Díaz, Marcelo; Durán Espinoza, Jorge; Durán Salinas, Eduardo; Eguiguren Correa, Francisco; Espinoza Sandoval, Fidel; Fernández Allende, Maya; Flores García, Iván; Flores Oporto, Camila; Fuenzalida Cobo, Juan; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo; Gahona Salazar, Sergio; Galleguillos Castillo, Ramón; García García, René Manuel; Garín González, Renato; González Gatica, Félix; González Torres, Rodrigo; Hernández Hernández, Javier; Hirsch Goldschmidt, Tomás; Hoffmann Opazo, María José; Ibáñez Cotroneo, Diego; Ilabaca Cerda, Marcos; Jackson Drago, Giorgio; Jiles Moreno, Pamela; Jiménez Fuentes, Tucapel; Jürgensen Rundshagen, Harry; Kast Sommerhoff, Pablo; Kort Garriga, Issa; Kuschel Silva, Carlos; Leuquén Uribe, Aracely; Longton Herrera, Andrés; Lorenzini Basso, Pablo; Luck Urban, Karin; Marzán Pinto, Carolina; Melero Abaroa, Patricio; Mellado Pino, Cosme; Mellado Suazo, Miguel; Mix Jiménez, Claudia; Molina Magofke, Andrés; Morales Muñoz, Celso; Moreira Barros, Crithian; Muñoz González, Francesca; Noman Garrido, Nicolás; Norambuena Farías, Iván; Nuyado Ancapichún, Emilia; Olivera De La Fuente, Erika; Orsini Pascal, Maite; Ortiz Novoa, José Miguel; Ossandón Irrarázabal, Ximena; Pardo Sáinz, Luis; Parra Sauterel, Andrea; Paulsen Kehr, Diego; Pérez Arriagada, José; Pérez Lahsen, Leopoldo; Pérez Olea, Joanna; Pérez Salinas, Catalina; Prieto Lorca, Pablo; Rathgeb Schifferli, Jorge; Rey Martínez, Hugo; Rocafull López, Luis; Rojas Valderrama, Camila; Romero Sáez, Leonidas; Rosas Barrientos, Patricio; Sabag Villalobos, Jorge; Saffirio Espinoza, René; Saldívar Auger, Raúl; Sanhueza Dueñas, Gustavo; Santana Castillo, Juan; Santana Tirachini, Alejandro; Sepúlveda Orbenes, Alejandra; Sepúlveda Soto, Alexis; Soto Ferrada, Leonardo; Soto Mardones, Raúl; Tohá González, Jaime; Torrealba Alvarado, Sebastián; Trisotti Martínez, Renzo; Troncoso Hellman, Virginia; Undurraga Gazitúa, Francisco; Urrutia Bonilla, Ignacio; Urrutia Soto, Osvaldo; Urruticoechea Ríos, Cristóbal; Van Rysselberghe Herrera, Enrique; Velásquez Núñez, Esteban; Velásquez Seguel, Pedro; Vidal Rojas, Pablo; Von Mühlenbrock Zamora, Gastón; Walker Prieto, Matías; Winter Etcheberry, Gonzalo; Yeomans Araya, Gael.

*-Se abstuvieron los diputados señores:*

Barrera Moreno, Boris; Hernando Pérez, Marcela; Jarpa Wevar, Carlos Abel; Labra Sepúlveda, Amaro; Meza Moncada, Fernando; Saavedra Chandía, Gastón; Santibáñez Novoa, Marisela; Schilling Rodríguez, Marcelo; Teillier Del Valle, Guillermo; Torres Jeldes, Víctor; Vallejo Dowling, Camila.

*-Los textos íntegros de los proyectos de acuerdo y de resolución figuran en la página de internet de la Cámara de Diputados, cuya dirección es:*

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

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

*-Se levantó la sesión a las 17.36 horas.*

**GUILLERMO CUMMING DÍAZ,**

Jefe de la Redacción de Sesiones.