

# REPÚBLICA DE CHILE



## CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 358<sup>a</sup>

Sesión 65<sup>a</sup>, en miércoles 18 de agosto de 2010  
(Ordinaria, de 10.39 a 13.51 horas)

Presidencia de la señora Sepúlveda Orbenes, doña Alejandra,  
y del señor Becker Alvear, don Germán.

Secretario accidental, el señor Álvarez Álvarez, don Adrián.  
Prosecretario accidental, el señor Landeros Perkič, don Miguel.

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

**ÍNDICE**

- I.- ASISTENCIA
- II.- APERTURA DE LA SESIÓN
- III.- ACTAS
- IV.- CUENTA
- V.- ORDEN DEL DÍA
- VI.- PROYECTOS DE ACUERDO
- VII.- INCIDENTES
- VIII.- ANEXO DE SESIÓN
- IX.- DOCUMENTOS DE LA CUENTA
- X.- OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA
- XII.- PETICIONES DE OFICIO. ARTÍCULOS 9 Y 9° A  
DE LA LEY ORGÁNICA CONSTITUCIONAL  
DEL CONGRESO NACIONAL.

---



---

**ÍNDICE GENERAL**

	Pág.
<b>I. Asistencia</b> .....	8
<b>II. Apertura de la sesión</b> .....	11
<b>III. Actas</b> .....	11
<b>IV. Cuenta</b> .....	11
- Envío de proyecto a Comisión de Constitución, Legislación y Justicia .....	11
<b>V. Orden del Día.</b>	
- Creación de inhabilidades para condenados por delitos sexuales contra menores y establecimiento de registro de dichas inhabilidades. Primer trámite constitucional .....	12
- Facilitación de acceso a pensiones solidarias por discapacidad y por vejez. Segundo trámite constitucional .....	14
- Aplicación de procedimiento de demandas colectivas en juicios por daños en calidad de construcciones. Segundo trámite constitucional. (Continuación)...	35
<b>VI. Proyectos de acuerdo.</b>	
- Derecho de acceso y transporte de todas las personas con discapacidad en las estaciones de líneas 1 y 2 del Metro de Santiago. (Votación) .....	41
- Situación remuneracional de trabajadores de la Junta Nacional de Jardines Infantiles.....	41
- Aumento del número de horas destinadas a educación cívica .....	44
- Prioridad en traslados de funcionarios públicos.....	46
<b>VII. Incidentes.</b>	
- Información por demora en habilitación de semáforos en comuna de San Bernardo. Oficio.....	48
- Rechazo a instructivo gubernamental sobre vestimenta de funcionarios del Gobierno Regional de Coquimbo. Oficio .....	48
- Preocupación por legalidad de acto revocatorio de licitación de programa de la Junaeb. Oficios .....	49
- Preocupación por represión policial contra estudiantes universitarios en Santiago. Oficio.....	50
- Aclaración de errónea noticia de instructivo a funcionarios públicos en Región de Los Ríos. Oficio .....	50
- Envío a Comisión de Vivienda de indicaciones a proyecto que permite aplicación de demandas colectivas.....	50
- Preocupación por despido de funcionarios públicos en Duodécima Región. Oficios .....	51

	Pág.
- Rechazo a cancelación de subsidios para adquisición de tierras. Oficios .....	52
- Homenaje a Comuna Diego de Almagro por celebración de nuevo aniversario..	53
 <b>VIII. Anexo de sesión.</b>	
Comisión Especial de Solicitudes de Información y de Antecedentes .....	55
- Antecedentes sobre bloqueo de diario digital “Tiro al Blanco” en red de organismos públicos. Oficio .....	55
- Solución a postulantes al Programa Fondo Solidario de Vivienda I. Oficio ...	55
- Información sobre planes de instalación de establecimientos de salud en comuna de Vicuña, Región de Coquimbo. Oficios .....	56
- Antecedentes sobre estado de proyectos de riego extrapredial en provincia de Elqui. Oficios .....	56
- Información de manejo de residuos peligrosos y de sumarios sanitarios contra empresa Solenor en Copiapó. Oficios .....	57
 <b>IX. Documentos de la Cuenta.</b>	
1. Oficio de S. E. el Presidente de la República mediante el cual retira la urgencia “suma”, para el despacho del proyecto sobre “Aumento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público remunerado de Pasajeros.”. (boletín N° 7101-15).....	59
2. Oficio del H. Senado por el cual comunica que ha aprobado, con modificaciones, el proyecto, iniciado en moción que “Modifica la ley N° 19.628, suspendiendo por un plazo determinado la información comercial de las personas cesantes.”. (boletín N° 4436-03).....	59
3. Oficio del H. Senado por el cual comunica que ha aprobado, con modificaciones, el proyecto, iniciado en moción, que “Regula el cierre de calles y pasajes por motivos de seguridad ciudadana”. (boletín N° 3848-06).....	60
4. Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, constituida en Comisión Especial Investigadora respecto de los estudios realizados para determinar las causas que ocasionaron el desfinanciamiento del Transantiago .....	62
5. Segundo informe de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia recaído en el proyecto, iniciado en moción que “Modifica la ley N° 17.997, Orgánica Constitucional del Tribunal Constitucional, con el objeto de ampliar las causales de implicancia de los Ministros del Tribunal.”. (boletín N° 6163-07).....	136
6. Moción de los señores Diputados Burgos; Díaz, don Marcelo; Montes; Schilling; Latorre; Ortiz; Vallespín; Venegas, don Mario; Walker y la Diputada señora Muñoz, doña Adriana, que “Modifica el Código Penal estableciendo la suspensión de la prescripción en delitos contra la administración pública y otros que indica.”. (boletín N° 7133-07) .....	141
7. Oficio del Tribunal Constitucional por el cual remite copia de la sentencia definitiva recaída en el requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad del artículo 2° transitorio de la ley N° 19.947. Rol 1499-09-INA .....	142

**X. Otros documentos de la Cuenta.**

1. Oficios:
  - Oficio de Grupo Interparlamentario Chileno-Argelino, por el cual informa que procedió a constituirse y a elegir como Presidente al Diputado señor Aguiló, don Sergio.
2. Comunicaciones:
  - Comunicación de la Presidenta de la Corporación mediante la cual informa que el Diputado señor Javier Hernández reemplazará al Diputado señor Alejandro García-Huidobro en la reunión de la Comisión de Energía y Minas del Parlamento Latinoamericano, a realizarse los días 21 y 22 de agosto, en Puerto Veracruz, México (
  - Comunicación de la Presidenta de la Corporación mediante la cual informa que el Diputado señor José Manuel Edwards participará en el Panel Parlamentario de la Unión Interparlamentaria que se llevará a cabo el próximo 16 de septiembre, en Ginebra, en el marco del Foro Público de la OMC 2010.
  - Comunicación del Diputado señor Montes, quién acompaña licencia médica por la cual acredita que deberá permanecer en reposo por un plazo de 6 días, a contar del 16 de agosto en curso.
3. Notas:
  - Nota del Diputado señor Edwards, por la cual informa que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento de la Corporación, se ausentará del país por un plazo inferior a 30 días a contar del 09 de septiembre en curso, para dirigirse a Ginebra.

**Respuestas a oficios:****Contraloría General de la República:**

- Ex Diputada Herrera doña Amelia, Solicita al C. G. República que ordene investigar las posibles irregularidades que se habrían producido en el atraso de las obras de ampliación del Liceo Técnico Mannheim, en la comuna de Quilpué, y en el pago de subvenciones en el mismo establecimiento.

**Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción:**

- Diputado Burgos, Solicita adoptar medidas para transparentar el sistema de cobro de honorarios por parte de los martilleros públicos.

**Ministerio de Hacienda:**

- Diputado Marinovic, Informar acerca de la recaudación por concepto de los derechos de explotación enterados por Empresa Nacional de Petróleo, de acuerdo al artículo 6° del DL N° 2.312, desde la dictación de la ley y hasta el 31 de diciembre de 2009.- La recaudación por traspaso del Estado de los derechos de explotación.

**Ministerio de Defensa Nacional:**

- Diputado Espinoza don Fidel, Informar respecto del fallecimiento, en el Hospital Base de Osorno, del lactante Sebastián Gallardo Gallardo.
- Proyecto de Acuerdo 62, Cumplimiento de compromisos con familiares de víctimas de la tragedia de Antuco.

**Ministerio de Trabajo y Previsión Social:**

- Diputado Urrutia, Investigación sobre la actuación funcionaria de Inspector del Trabajo de la comuna de Parral.

**Ministerio de Salud:**

- Diputado Espinoza don Fidel, Caso del Sr. Juan Alejandro Muñoz, quien sufrió graves quemaduras mientras era operado de las caderas en el hospital de Puerto Montt. Destinatario: intendente de la región de Los Lagos.
- Diputado Chahín, Deuda que los municipios de la Región de la Araucanía mantienen con la Cenabast, y los criterios utilizados por esta para el envío de medicamentos solicitados por las municipalidades.
- Diputado Espinoza don Fidel, Solicita investigar circunstancias de deceso de menor Sebastián Gallardo en hospital de Osorno.

**Ministerio de Minería:**

- Diputado Monsalve, Solicita al ministro de Minería (Sernageomin) realizar estudio sobre los riesgos que presenta para la habitabilidad el suelo del cerro Alameda, ubicado en el sector Bonilla de la comuna de Curanilahue, región del Biobío.
- Diputada Pacheco doña Clemira, Proporcionar copia del informe acerca de las características y problemas existentes en el suelo y subsuelo de la población Gendarme Elías Aguilera y sus alrededores, situada en la comuna de Coronel, VIII Región del Biobío.
- Diputado Díaz don Marcelo, Solicita antecedentes al Ministro de Minería sobre proyecto minero de empresa canadiense en el valle de Cochiguaz, provincia de Elqui.

**Municipalidad de Longaví:**

- Diputado Ceroni, Informar respecto de la falta regularidad en el suministro de agua potable en el sector La Granja, en la comuna de Longaví, VII Región del Maule.

**XI. Peticiones de oficio. Artículos 9° y 9° A de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional.**

- Diputado Monsalve, Solicita información acerca del monto que se percibe y el destino de los ingresos por concepto de las multas a que se refiere el artículo 57 de la ley N° 19.925, de conformidad a lo prescrito en el artículo 57 del Decreto N° 171, del Ministerio de Salud. A Ministerio de Obras Públicas.
- Diputado Monsalve, Recaba antecedentes sobre el estado del proyecto de agua potable para la localidad de Pichiarauco, en la comuna de Curanilahue, en la VIII Región. A Ministerio de Salud.
- Diputado De Urresti, Solicita información respecto a las acciones, medidas de fiscalización y demás antecedentes en torno a la situación que afecta a los empaquetadores de la ciudad de Valdivia, Región de Los Ríos. A Ministerio de Trabajo y Previsión Social.

- Diputada Cristi doña María Angélica, Informar acerca del monto que se percibe y el destino de los ingresos por concepto de las multas a que se refiere el artículo 57 de la ley N° 19.925, de conformidad a lo prescrito en el artículo 57 del Decreto 171 del Ministerio de Salud. A Ministerio de Salud.
- Diputado Pérez don Leopoldo, Solicita antecedentes sobre los estudios que se hayan realizado o estén realizándose con el propósito de definir una estrategia que asegure el flujo de las telecomunicaciones de emergencia durante una crisis. A Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Diputado Marinovic, Solicita información acerca de si el personal asistente de las Corporaciones Municipales es beneficiario de la bonificación contemplada en el artículo 30 de la ley N° 20.313. A Contraloría General de la República.
- Diputada Cristi doña María Angélica, Recaba información acerca del monto y el destino que le dan los Municipios a los ingresos que perciben por concepto de las multas a que se refiere el artículo 57 de la ley N° 19.925, de conformidad a lo prescrito en el artículo 57 del Decreto N° 171 del Ministerio de Salud. A Contraloría General de la República.

## I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (109)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Aguiló Melo, Sergio	PS	VII	37
Alinco Bustos René	PPD	XI	59
Álvarez-Salamanca Ramírez, Pedro Pablo	IND	VII	38
Andrade Lara, Osvaldo	PS	RM	29
Araya Guerrero, Pedro	PRI	II	4
Arenas Hödar, Gonzalo	UDI	IX	48
Ascencio Mansilla, Gabriel	PDC	X	58
Auth Stewart, Pepe	PPD	RM	20
Baltolu Raserá, Nino	UDI	XV	1
Barros Montero, Ramón	UDI	VI	35
Bauer Jouanne, Eugenio	UDI	VI	33
Becker Alvear, Germán	RN	IX	50
Bertolino Rendic, Mario	RN	IV	7
Bobadilla Muñoz, Sergio	UDI	VIII	45
Browne Urrejola, Pedro	RN	RM	28
Burgos Varela, Jorge	PDC	RM	21
Campos Jara, Cristián	PPD	VIII	43
Cardemil Herrera, Alberto	RN	RM	22
Carmona Soto, Lautaro	PC	III	5
Castro González, Juan Luis	PS	VI	32
Cerda García, Eduardo	PDC	V	10
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Cornejo González, Aldo	PDC	V	13
Cristi Marfil, María Angélica	UDI	RM	24
Chahín Valenzuela, Fuad	PDC	IX	49
De Urresti Longton, Alfonso	PS	XIV	53
Delmastro Naso, Roberto	RN	XIV	53
Díaz Díaz, Marcelo	PS	IV	7
Edwards Silva, José Manuel	RN	IX	51
Eluchans Urenda, Edmundo	UDI	V	14
Espinosa Monardes, Marcos	PRSD	II	3
Espinoza Sandoval, Fidel	PS	X	56
Estay Peñaloza, Enrique	UDI	IX	49
Farías Ponce, Ramón	PPD	RM	30
García García, René Manuel	RN	IX	52
García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro	UDI	VI	32
Girardi Lavín, Cristina	PPD	RM	18
Godoy Ibáñez, Joaquín	RN	V	13
Goic Borojevic, Carolina	PDC	XII	60
González Torres, Rodrigo	PPD	V	14

Gutiérrez Gálvez, Hugo	PC	I	2
Gutiérrez Pino, Romilio	UDI	VII	39
Hales Dib, Patricio	PPD	RM	19
Harboe Bascuñán, Felipe	PPD	RM	22
Hasbún Selume, Gustavo	UDI	RM	26
Hoffmann Opazo, María José	UDI	V	15
Jaramillo Becker, Enrique	PPD	XIV	54
Jarpa Wevar, Carlos Abel	PRSD	VIII	41
Jiménez Fuentes, Tucapel	PPD	RM	27
Latorre Carmona, Juan Carlos	PDC	VI	35
Lemus Aracena, Luis	PRI	IV	9
León Ramírez, Roberto	PDC	VII	36
Lobos Krause, Juan	UDI	VIII	47
Lorenzini Basso, Pablo	PDC	VII	38
Macaya Danús, Javier	UDI	VI	34
Marinovic Solo de Zaldívar, Miodrag	IND	XII	60
Melero Abaroa, Patricio	UDI	RM	16
Meza Moncada, Fernando	PRSD	IX	52
Molina Oliva, Andrea	IND	V	10
Monckeberg Bruner, Cristián	RN	RM	23
Monckeberg Díaz, Nicolás	RN	RM	18
Morales Muñoz Celso	UDI	VII	36
Moreira Barros, Iván	UDI	RM	27
Muñoz D'Albora, Adriana	PPD	V	9
Nogueira Fernández, Claudia	UDI	RM	19
Norambuena Farías, Iván	UDI	VIII	46
Núñez Lozano, Marco Antonio	PPD	V	11
Ojeda Uribe, Sergio	PDC	X	55
Ortiz Novoa, José Miguel	PDC	VIII	44
Pacheco Rivas, Clemira	PS	VIII	45
Pascal Allende, Denise	PS	RM	31
Pérez Arriagada, José	PRSD	VIII	47
Pérez Lahsen, Leopoldo	RN	RM	29
Recondo Lavanderos, Carlos	UDI	X	56
Rincón González, Ricardo	PDC	VI	33
Rivas Sánchez, Gaspar	RN	V	11
Robles Pantoja, Alberto	PRSD	III	6
Rubilar Barahona, Karla	RN	RM	17
Saa Díaz, María Antonieta	PPD	RM	17
Sabag Villalobos, Jorge	PDC	VIII	42
Sabat Fernández, Marcela	RN	RM	21
Saffirio Espinoza, René	PDC	IX	50
Salaberry Soto, Felipe	UDI	RM	25
Sandoval Plaza, David	UDI	XI	59
Santana Tirachini, Alejandro	RN	X	58
Sauerbaum Muñoz, Frank	RN	VIII	42

Schilling Rodríguez, Marcelo	PS	V	12
Sepúlveda Orbenes, Alejandra	PRI	VI	34
Silber Romo, Gabriel	PDC	RM	16
Silva Mendez, Ernesto	UDI	RM	23
Squella Ovalle, Arturo	UDI	V	12
Tarud Daccarett, Jorge	PPD	VII	39
Torres Jeldes, Víctor	PDC	V	15
Turres Figueroa, Marisol	UDI	X	57
Ulloa Aguillón, Jorge	UDI	VIII	43
Uriarte Herrera, Gonzalo	UDI	RM	31
Urrutia Bonilla, Ignacio	UDI	VII	40
Vallespín López, Patricio	PDC	X	57
Van Rysselberghe Herrera, Enrique	UDI	VIII	44
Vargas Pizarro, Orlando	IND	XV	1
Velásquez Seguel, Pedro	IND	IV	8
Venegas Cárdenas, Mario	PDC	IX	48
Verdugo Soto, Germán	RN	VII	37
Vidal Lázaro, Ximena	PPD	RM	25
Vilches Guzmán, Carlos	UDI	III	5
Von Mühlenbrock Zamora, Gastón	UDI	XIV	54
Walker Prieto, Matías	PDC	IV	8
Ward Edwards, Felipe	UDI	II	3
Zalaquett Said, Mónica	UDI	RM	20

-Se contó con la asistencia, además, de la senadora señora Soledad Alvear, y de los senadores señores Jaime Quintana, y Juan Antonio Coloma.

-Por encontrarse en misión oficial no estuvieron presentes los diputados señores Giovanni Calderón, Javier Hernández, y Manuel Rojas.

\* PDC: Partido Demócrata Cristiano; PPD: Partido por la Democracia; UDI: Unión Demócrata Independiente; RN: Renovación Nacional; PS: Partido Socialista; PRSD: Partido Radical Social Demócrata, e IND: Independiente. PRI: Partido Regionalista de los Independientes. PC: Partido Comunista.

## II. APERTURA DE LA SESIÓN

*-Se abrió la sesión a las 10.39 horas.*

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

## III. ACTAS

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- El acta de la sesión 59ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 60ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

## IV. CUENTA

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- El señor Prosecretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

-o-

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Para un asunto de Reglamento, tiene la palabra el diputado don Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señora Presidenta, por el bien general de la Cámara de Diputados, quiero referirme a un punto que me parece muy importante.

Me ha llamado mucho la atención una situación que se ha venido produciendo en forma reiterada y que es la siguiente.

Cuando su señoría pide, al abrir la sesión, que todos los diputados se pongan de pie, he notado -lo hice ver hace algunos días- que,

lamentablemente, muchos hacen caso omiso de ese protocolo.

Por tanto, le pido una vez más que insista sobre ese punto que, a mi juicio, es muy importante, sobre todo por la alta investidura que nos asiste como autoridades de la República.

En segundo lugar, quiero pedir que los días jueves los proyectos de ley se voten en forma inmediata después de su tratamiento y no al final del Orden del Día, ya que en invierno los horarios en el movimiento de aviones no son compatibles para muchos de quienes usamos ese transporte para trasladarnos a nuestras regiones.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Señor diputado, respecto de lo primero, voy a reiterar la petición que hiciera ayer en orden a que todos los diputados y diputadas se pongan de pie al momento de abrir la sesión. Hago presente a la Sala que vamos a ser rigurosos en el cumplimiento de esa medida.

En cuanto al segundo punto planteado por su señoría, éste será examinado por la Comisión de Régimen Interno, Administración y Reglamento, a fin de tomar una decisión sobre el particular.

## ENVÍO DE PROYECTO A COMISIÓN DE CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN Y JUSTICIA.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado don Pedro Araya.

El señor **ARAYA**.- Señora Presidenta, en el primer lugar de la Tabla de hoy figura el proyecto de ley que crea inhabilidades para condenados por delitos sexuales contra menores y establece registro de dichas inhabilidades.

Recuerdo que la tramitación de ese proyecto se inició en la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia y se accedió a

que tuviera un primer informe de la Comisión de Seguridad Ciudadana para, posteriormente, volver a la Comisión de Constitución para su informe final.

En razón de ello, pido que se respete ese acuerdo y que el proyecto al que he hecho referencia, con independencia de que se inicie su discusión en la Sala en el día de hoy, sea enviado nuevamente a la Comisión de Constitución, lugar donde se inició originalmente su tramitación, para que ésta lo pueda revisar conforme al mandato emanado de esta Sala.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Señor diputado, por ser un acuerdo de la Sala, corresponde que se proceda en la forma que usted ha señalado.

## V. ORDEN DEL DÍA

### **CREACIÓN DE INHABILIDADES PARA CONDENADOS POR DELITOS SEXUALES CONTRA MENORES Y ESTABLECIMIENTO DE REGISTRO DE DICHAS INHABILIDADES. Primer trámite constitucional.**

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Corresponde tratar el proyecto de ley, iniciado en mensaje, en primer trámite constitucional, que crea inhabilidades para condenados por delitos sexuales contra menores y establece registro de dichas inhabilidades, con urgencia calificada de suma.

Diputado informante de la Comisión de Seguridad Ciudadana y Drogas es el señor Pedro Browne.

#### *Antecedentes:*

*-Mensaje, boletín N° 6952-07, sesión 29ª, en 20 de abril de 2010. Documentos de la Cuenta N° 1.*

*-Informe de la Comisión de Seguridad Ciudadana y Drogas, sesión 64ª, en 17 de agosto de 2010. Documentos de la Cuenta N° 6.*

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **BROWNE** (de pie).- Señora Presidenta, en mi calidad de diputado informante de la Comisión de Seguridad Ciudadana y de Drogas, paso a relatar, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, el proyecto de ley que crea inhabilidades para condenados por delitos sexuales contra menores y establece registro de dichas inhabilidades -boletín N° 6952-07-, iniciado en mensaje de su excelencia el Presidente de la República, con urgencia calificada de suma.

La Comisión aprobó por la unanimidad de sus miembros los artículos 1°, números 1, 2 y 3, y 2°, número 1, con el voto conforme de la diputada señora Girardi, doña Cristina, y de los diputados señores Browne, don Pedro; Calderón, don Giovanni; Eluchans, don Edmundo; Gutiérrez, don Romilio; Harboe, don Felipe; Montes, don Carlos; Monckeberg, don Cristián; Morales, don Celso, y Walker, don Matías.

El artículo 2° fue aprobado con el voto conforme de la diputada señora Girardi, doña Cristina, y de los diputados señores Browne, don Pedro; Calderón, don Giovanni; Eluchans, don Edmundo; Gutiérrez, don Romilio; Montes, don Carlos; Monckeberg, don Cristián; Morales, don Celso, y Walker, don Matías, y con el voto en contra del diputado señor Harboe, don Felipe.

#### **Antecedentes.**

El establecimiento de una inhabilidad perpetua para desempeñar labores relacionadas con menores de edad -ya existe la inhabilidad temporal-, así como de un registro especial para anotar a las personas que hubieren sido condenadas a esta pena de inhabilidad es, en principio, un paso en la dirección correcta para reducir el peligro a que están expuestos los menores que pueden

llegar a ser víctimas de personas que practican la pedofilia.

La fundamentación y antecedentes básicos de este proyecto están dados por la gravedad del daño que los ilícitos de connotación sexual causan a la víctima y el temor que generan en la sociedad, particularmente en los casos en que son cometidos contra niños, niñas o adolescentes, lo que plantea la necesidad de mejorar el sistema de penas con que se sancionan, como asimismo, la habilidad de éstas no sólo para lograr la reinsertión del condenado, sino también para minimizar el temor de la ciudadanía, los riesgos de reincidencia y perfeccionar los resguardos y mecanismos de protección de la población.

En dicho contexto, resulta especialmente relevante la protección de la integridad sexual de las personas, lo que se potenciará si se fortalece el sistema actual de inhabilidades que contempla el Código Penal. De igual manera, estos objetivos se perfeccionarán al establecer una herramienta pública y de fácil consulta, disponible en forma gratuita, que permita a la ciudadanía, en primer lugar, disipar el temor o tomar las precauciones adecuadas frente a situaciones de potencial riesgo, y, además, a los órganos de control del delito identificar rápidamente a los reincidentes y agilizar los resultados de los procesos judiciales por ese tipo de ilícitos.

La actual inhabilidad que consagra el inciso segundo del artículo 372 del Código Penal es restringida, toda vez que tiene un carácter temporal y se aplica únicamente a quienes están en alguna de las categorías contenidas en el artículo 371, como son los ascendientes, guardadores, maestros y cualesquiera personas que con abuso de autoridad o encargo, cooperare como cómplices a la perpetración de determinados delitos sexuales, excluyendo, implícitamente, la comercialización de material pornográfico en cuya elaboración se haya empleado a

menores de edad, establecida en el inciso primero del artículo 374 bis.

En el derecho comparado los sistemas de registro destinados a individualizar y localizar geográficamente han determinado tipos de delinquentes, en razón de su peligrosidad o del especial impacto social del que gozan sus actos, y tienen su origen en Estados Unidos.

El propósito de tales registros ha sido incentivar la protección de los menores de edad y de la sociedad en general, alertando a la comunidad del riesgo de reincidencia que esos criminales tienen luego de su liberación. De ese modo, se espera prevenir futuros delitos de connotación sexual.

Actualmente, no todos los países que establecen un registro lo regulan de la misma manera. En Estados Unidos, la información del registro es pública y de libre acceso para los particulares. Incluso más, usando como base la información oficial, cualquiera persona se encuentra autorizada para crear un sitio *web* que permita su amplia difusión. Por el contrario, en Inglaterra, así como en Canadá, las bases de datos sólo están abiertas a los funcionarios policiales y a otros servicios públicos, y no permiten el libre acceso de los privados.

### **Contenido del proyecto.**

El proyecto consta de dos artículos permanentes.

El artículo 1º introduce diversas modificaciones a los artículos 21, 39 bis y 372 del Código Penal.

Los cambios propuestos al artículo 21 tienen por finalidad establecer como pena de crimen la inhabilitación absoluta perpetua para cargos, empleos, oficios o profesiones ejercidos en ámbitos educacionales o que involucren una relación directa y habitual con personas menores de edad.

En el artículo 39 bis, los cambios sugeridos tienen por objetivo precisar los efectos de la inhabilitación absoluta perpetua.

Las modificaciones propuestas al artículo 372 son las siguientes:

1. El nuevo inciso segundo hace aplicable la inhabilitación absoluta perpetua para cargos, empleos, oficios o profesiones ejercidos en ámbitos educacionales o que involucren una relación directa y habitual con personas menores de edad, a cualquiera que cometiere alguno de los delitos previstos en los párrafos quinto -violación propia e impropia- y sexto -estupro y otros delitos sexuales, como abusos deshonestos, pornografía infantil, prostitución de menores, trata de blancas, etcétera-, en contra de un menor de catorce años de edad.

De igual forma la extiende a quien cometiere sustracción de menores con violación -inciso final del artículo 142-, violación con homicidio -artículo 372 bis-, robo con violencia si la víctima hubiere sufrido violación y fuere menor de 14 años -N° 1 del artículo 433- y a quien comercialice, exporte e importe, distribuya o exhiba material pornográfico en cuya elaboración hayan sido utilizados menores de esa edad -inciso primero del artículo 374 bis.

2. El inciso final que se agrega establece inhabilitación absoluta temporal para cargos, oficios o profesiones ejercidos en ámbitos educacionales o que involucren una relación directa y habitual con personas menores de edad, en cualquiera de sus grados, para quienes cometieren algunos de los delitos descritos en el párrafo anterior respecto de un menor de 18 años y mayor de catorce.

En los casos de sodomía libremente consentida con un mayor de 14 años -artículo 365- y sollicitación de servicios sexuales a un mayor de esa edad, a cambio de una prestación de cualquier naturaleza -artículo 367 ter-, esta inhabilitación sólo se impondrá cuando el sujeto activo tenga la calidad de ascendiente, guardador, maestro y cualesquiera personas que, con abuso de autoridad o encargo, cooperaren como cómplices.

El artículo 2° modifica los artículos 1° y 6° del decreto ley N° 645, de 1925, sobre Registro General de Condenas.

En efecto, se crea una sección especial dentro del Registro General de Condenas, caracterizada por el principio de publicidad, en el que se anotará a quienes, por sentencia ejecutoriada, se le hubiese impuesto la pena de inhabilitación para el desempeño de cargos, empleos, oficios o profesiones ejercidos en ámbitos educacionales o que involucren una relación directa y habitual con menores de edad, por haber cometido delitos de connotación sexual, precisamente con menores de edad.

El proyecto no tiene disposiciones orgánicas constitucionales o normas de quórum calificado, ni requiere ser conocido por la Comisión de Hacienda.

En razón de lo expuesto, en nombre de la Comisión solicito a la Sala la aprobación del proyecto.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- En consideración a la petición formulada por el Presidente de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, diputado señor Pedro Araya, y los diputados Joge Burgos y Edmundo Eluchans, el proyecto se remite a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

#### **FACILITACIÓN DE ACCESO A PENSIONES SOLIDARIAS POR DISCAPACIDAD Y POR VEJEZ. Segundo trámite constitucional.**

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, iniciado en mensaje, que facilita el acceso a las pensiones solidarias para la discapacidad y la vejez.

Diputados informantes de las Comisiones de Trabajo y Seguridad Social y de Hacienda son la señora Claudia Nogueira y el señor Enrique Jaramillo, respectivamente.

*Antecedentes:*

*-Proyecto del Senado, boletín N° 7024-13, sesión 54ª, en 15 de julio de 2010. Documentos de la Cuenta N° 8.*

*-Informe de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, sesión 61ª, en 10 agosto de 2010. Documentos de la Cuenta N° 13.*

*-Informe de la Comisión de Hacienda, sesión 64ª, en 17 de agosto de 2010. Documentos de la Cuenta N° 7.*

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado informante de la Comisión de Hacienda, señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO** (de pie).- Señora Presidenta, en nombre de la Comisión de Hacienda informo el proyecto de ley que facilita el acceso a las pensiones solidarias para la discapacidad y la vejez, anticipando el proceso de declaración de invalidez de las personas con discapacidad mental menores de dieciocho años y el tránsito desde una pensión básica solidaria de invalidez a una pensión básica solidaria de vejez, y desde un aporte previsional solidario de invalidez a uno de vejez.

El proyecto establece la presunción de que quien percibió, ya sea una pensión básica solidaria de invalidez o un aporte previsional solidario de invalidez durante veinte años o más, tiene cumplido el requisito de residencia para efectos de la solicitud del beneficio de vejez.

Actualmente, no existe en la ley N° 20.255 una norma explícita que permita solicitar la pensión básica solidaria de invalidez con anterioridad al cumplimiento de los 18 años de edad.

Por su parte, tratándose de los beneficiarios de la pensión básica solidaria de vejez, la solicitud debe presentarse a partir de la fecha en que se cumplan 65 años de edad.

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos el 23 de junio de

2010, señala que atendidas las características meramente administrativas y de oportunidad que consagra la modificación legal propuesta y considerando que la fecha de devengamiento de los beneficios no se ve anticipada, se estima que esta iniciativa no demandará un mayor gasto fiscal.

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto los señores Augusto Iglesias, subsecretario de Previsión Social; Francisco del Rio, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, y la señora Marcia Salinas, jefa de la División Normativa de la Subsecretaría de Previsión Social.

El señor Augusto Iglesias explicó que al cumplirse los 18 años de edad, la ley N° 20.255 otorga el derecho a Pensión Básica Solidaria de Invalidez, PBSI, a quienes sean declarados inválidos por las comisiones médicas establecidas en el decreto ley N° 3.500.

Sostuvo que actualmente no existe en la referida ley una norma explícita que permita solicitar la pensión básica solidaria de invalidez con anterioridad al cumplimiento de los 18 años de edad, por lo que se ha considerado conveniente establecer un procedimiento para favorecer la continuidad de los beneficios asistenciales y solidarios que el Estado otorga a las personas que reciben el subsidio de discapacidad mental.

En consecuencia, el proyecto de ley propone que estas personas puedan solicitar dicha pensión a partir de los 17 años de edad, con el objeto de que puedan acceder al PBSI desde el día en que cumplen los 18 años de edad. Esto es lo que logramos aprobar.

Por otro lado, el señor subsecretario señaló que de acuerdo a la ley N° 20.255, la Pensión Básica Solidaria de Invalidez y el Aporte Previsional Solidario de Invalidez se perciben hasta el último día del mes de cumplimiento de los 65 años de edad. A su vez, la Pensión Básica Solidaria de Vejez y Aporte Previsional Solidario de Vejez se otorgan a partir de los 65 años de edad.

La ley no establece explícitamente el tránsito automático -por esto, se adecua en la iniciativa- entre los beneficios de invalidez y los de vejez ya citados. Por el contrario, los artículos 6° y 12 de la ley N° 20.255 establecen explícitamente que para acceder a la PBS de Vejez y al APS de vejez se debe presentar la solicitud a partir de la fecha de cumplimiento de los 65 años de edad. Por esa razón, y con el fin de dar continuidad a la percepción de los beneficios, la iniciativa establece que las personas que perciban PBSI o APS de invalidez puedan solicitar el beneficio de vejez a partir de los 64 años de edad. Con esto, el potencial beneficiario tendrá un año para acreditar el cumplimiento de los requisitos respectivos. Esto se debe a que muchas veces pasaban meses y las personas no percibían sustento económico.

Adicionalmente, manifestó el señor Iglesias que el proyecto establece la presunción de que quien percibió, ya sea una Pensión Básica Solidaria de Invalidez o un Aporte Previsional Solidario de Invalidez durante 20 años o más, tiene cumplido el requisito de residencia para efectos de la solicitud de beneficio de vejez.

A su vez, el subsecretario señaló que la iniciativa no tiene impacto fiscal, pues sólo facilita el trámite para acceder a los beneficios sin modificar los requisitos para su obtención.

Varios parlamentarios expresaron sus inquietudes, como los señores Ortiz, Silva, Montes y quien habla.

El diputado señor Monckeberg manifestó su preocupación en orden a que ciertas disposiciones de la ley N° 20.255, siguen exigiendo requisitos que este proyecto pretende eliminar. Así, por ejemplo, la letra a) del artículo 3°, que se mantiene intacto, seguirá requiriendo para ser beneficiario de la pensión básica solidaria de vejez haber cumplido 65 años de edad. Señaló que de esta forma, la solución que establece el proyecto sólo será aplicable a quienes se trasladan

desde las pensiones o aportes de invalidez hacia las pensiones o aportes de vejez. Pero aquellas personas que solicitan la pensión de vejez sin antes haber sido beneficiarios de la pensión de invalidez, van a tener que seguir esperando hasta los 65 años.

Por su parte, el diputado señor Auth planteó que no hay explicación lógica para discriminar al enfermo mental respecto del discapacitado físico. Como se sabe, el discapacitado mental, cumpliendo ciertos requisitos, puede acogerse al beneficio fiscal antes de los 18 años, pero un menor con una enfermedad muscular degenerativa, por ejemplo, no dispone de ningún beneficio, sino después de cumplida la mayoría de edad por la vía de la pensión de invalidez. El diputado insta a iniciar un debate y reflexión acerca de extender el rango de cobertura también a ciertos discapacitados físicos.

Respecto a la extensión de los beneficios, el señor Iglesias consideró válido el planteamiento. Dijo que las limitaciones de cobertura se han justificado en el pasado por razones presupuestarias, pero que actualmente se está estudiando la posibilidad de ampliar los beneficios a otro tipo de discapacidades. Estima que entre los meses de septiembre y octubre se podrá tener alguna propuesta al respecto.

La Comisión de Trabajo y Seguridad Social dispuso en su informe que esta Comisión debe conocer el artículo 1° del proyecto.

En relación con la discusión particular del articulado, cabe señalar lo siguiente:

Por el artículo 1° del proyecto, se introducen las siguientes modificaciones a la ley N° 20.255:

1. Agrégase el siguiente artículo 23 bis, nuevo:

“Artículo 23 bis.- Sin perjuicio de lo señalado en el inciso primero del artículo 23, las personas que sean beneficiarias de la pensión básica solidaria de invalidez o del aporte previsional solidario de invalidez podrán, a contar de la fecha en que cumplan

sesenta y cuatro años de edad, solicitar la pensión básica solidaria de vejez o el aporte previsional solidario de vejez, según corresponda. En este caso, la mencionada pensión de vejez o el aporte previsional solidario de vejez se devengarán a contar del día primero del mes siguiente al cumplimiento de los sesenta y cinco años de edad, siempre que los peticionarios reúnan los requisitos para ser beneficiarios de dicha pensión o aporte.

Respecto de las personas que hayan percibido la pensión básica solidaria de invalidez o el aporte previsional solidario de invalidez durante un lapso de veinte años o más, sea en forma continua o discontinua, se entenderá cumplido el requisito de residencia establecido en la letra c) del artículo 3°.”

2. Agrégase el siguiente artículo 35 bis, nuevo:

“Artículo 35 bis.- Las personas que sean beneficiarias del subsidio al que se refiere el artículo anterior podrán, a contar de la fecha en que cumplan diecisiete años de edad, solicitar la pensión básica solidaria de invalidez y la calificación de su invalidez, conforme a lo establecido en el artículo 17. En este caso, dicha pensión se devengará a partir de la fecha en que el beneficiario cumpla dieciocho años de edad, siempre que reúna los requisitos para que la pensión le sea otorgada.”

Puesto en votación el artículo 1°, se aprobó por la unanimidad de los diputados presentes.

Tratado y acordado en sesión de fecha 11 de agosto de 2010, con la asistencia de los diputados señores Von Mühlenbrock, don Gastón (Presidente); Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Monckeberg, don Nicolás; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto, y Silva, don Ernesto.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra la señora Claudia Nogueira, diputada informante de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social.

La señora **NOGUEIRA**, doña Claudia (de pie).- Señora Presidenta, en mi calidad de diputada informante de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, paso a informar, en segundo trámite constitucional y primero reglamentario, sobre el proyecto de ley, iniciado en mensaje de su excelencia el Presidente de la República, y con urgencia calificada de simple, que facilita el acceso a las pensiones solidarias para la discapacidad y la vejez.

Su objetivo central es facilitar la continuidad de sus pensiones en los casos de beneficiarios de subsidios para personas con discapacidad mental que solicitan pensiones básicas de invalidez, y de beneficiarios de pensiones y aportes solidarios de invalidez que solicitan pensiones y aportes solidarios de vejez.

Al cumplirse los 18 años de edad, la ley N° 20.255 otorga el derecho a Pensión Básica Solidaria de Invalidez (PBSI), a quienes sean declarados inválidos por las Comisiones Médicas establecidas en el decreto ley N° 3.500.

Actualmente, no existe en la referida ley N° 20.255 una norma explícita que permita solicitar la pensión básica solidaria de invalidez con anterioridad al cumplimiento de los 18 años de edad.

En consecuencia, la iniciativa en informe ha considerado conveniente establecer en un cuerpo legal el procedimiento para favorecer la continuidad de los beneficios asistenciales y solidarios que el Estado otorga a las personas que reciben el subsidio de discapacidad mental.

Con el objeto de que las personas que reciben el citado subsidio puedan acceder a la pensión básica solidaria de invalidez desde el día en que cumplen los 18 años de edad, el proyecto de ley propone que estas perso-

nas puedan solicitar dicha pensión a partir de los 17 años de edad.

En otro orden de cosas, de acuerdo con la ley N° 20.255, la Pensión Básica Solidaria de Invalidez y el Aporte Previsional Solidario de Invalidez se perciben hasta el último día del mes de cumplimiento de los 65 años de edad. A su vez, la Pensión Básica Solidaria de Vejez y el Aporte Previsional Solidario de Vejez se otorgan a partir de los 65 años de edad.

La ley actual no establece explícitamente el tránsito automático entre los beneficios de invalidez y de vejez. Por el contrario, los artículos 6° y 12 de la ley N° 20.255 establecen explícitamente que para acceder a la Pensión Básica Solidaria de Vejez y al Aporte Previsional Solidario de Vejez se debe presentar la solicitud a partir de la fecha de cumplimiento de los 65 años de edad.

Con el fin de dar -cuando corresponda- continuidad en la percepción de los beneficios, el proyecto establece entonces que las personas que perciban PBS o APS de invalidez puedan solicitar el beneficio de vejez a partir de los 64 años de edad. Con esto, el potencial beneficiario tendrá un año para acreditar el cumplimiento de los requisitos respectivos.

Además, el proyecto establece la presunción de que quien percibió, ya sea una Pensión Básica Solidaria de Invalidez o un Aporte Previsional Solidario de Invalidez durante 20 años o más, tiene cumplido el requisito de residencia para efectos de la solicitud de beneficio de vejez.

Como señala el mensaje, el proyecto aprobado por el Senado busca, por una parte, permitir que el beneficiario de un subsidio para personas con discapacidad mental inicie el proceso hacia la Pensión Básica Solidaria de Invalidez al cumplir 17 años de edad, facilitando la continuidad en el pago de las prestaciones y, por otro, que los titulares de una Pensión Básica Solidaria de Invalidez, como también quienes reciben el

Aporte Previsional Solidario de Invalidez, puedan solicitar la Pensión Básica Solidaria de Vejez o el Aporte Previsional Solidario de Invalidez al cumplir 64 años.

Finalmente, la iniciativa propone establecer una presunción en favor de las personas que hayan percibido una Pensión Básica Solidaria de Invalidez o un Aporte Previsional Solidario de Invalidez durante 20 años o más, en el sentido de que el requisito de acreditar residencia en Chile por un lapso de 5 años en los últimos 6 años inmediatamente anteriores a la fecha de presentación de la solicitud, se tenga por cumplido.

El proyecto aprobado por el honorable Senado consta de dos artículos permanentes. El primero, que incluye dos numerales, contiene lo reseñado precedentemente, y su artículo segundo dispone su fecha de vigencia.

Cabe señalar, además, que la Comisión de Trabajo no rechazó artículos o indicaciones al texto aprobado por el Senado.

Como consecuencia de todo lo expuesto, y por las consideraciones del informe, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social recomienda aprobar la iniciativa, cuyo texto obra en poder de los señores diputados y las señoras diputadas.

Es cuanto puedo informar.

He dicho

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor René Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señora Presidenta, este proyecto me parece muy bueno, porque desde el punto de vista legislativo despliega la capacidad suficiente para anticiparnos a las circunstancias que afectan a personas entre 64 y 65 años de edad. Eso amerita votarlo favorablemente.

Sin embargo, como me asalta una inquietud, he presentado una indicación a la Mesa.

La propuesta de artículo 23 bis, señala:

“Sin perjuicio de lo señalado en el inciso primero del artículo 23, las personas que sean beneficiarias de la Pensión Básica Solidaria de Invalidez o del Aporte Previsional Solidario de Invalidez podrán, a contar de la fecha en que cumplan sesenta y cuatro años de edad, solicitar la Pensión Básica Solidaria de Vejez o el Aporte Previsional Solidario de Vejez, según corresponda.”. La idea es que se disponga de un año previo hasta que se devengue eventualmente el beneficio.

El punto que me preocupa es que ese grupo de personas no existe, porque a la fecha en que comienza a tramitar el beneficio, no cumplen con los requisitos legales para tener la condición de beneficiarias, como lo establece el texto.

Por lo tanto, he presentado una indicación, con el objeto de que, entre las expresiones “sean” y “beneficiarias”, se agregue el término “eventualmente”, de manera que, en la práctica, las personas al cumplir los 64 años de edad, y que eventualmente vayan a ser beneficiarias al cumplir los 65 años, puedan tramitar los beneficios.

Hago presente, además, que no se trata de beneficios automáticos y no se hacen extensibles a todas las personas, ya que se requiere del cumplimiento de un conjunto de requisitos legales de forma y de fondo que ameritan incorporar la expresión “eventualmente”, y que haría aplicable la ley. De otra forma, tengo la impresión de que, a lo menos, en una interpretación más exacta del texto, no podría invocarse el año previo al otorgamiento del beneficio si la ley no contemplara tal expresión.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señora Presidenta, a veces los informes nos llevan a discusiones que enriquecen el proyecto.

Antes de entrar a debatir algunas materias con mi colega René Saffirio, quien siempre actúa correctamente, debo reconocer que me parece que soy yo el equivocado.

Sin duda, uno de los hitos de la historia de la seguridad en Chile es la aprobación de la reforma previsional contenida en la ley N° 20.255, promulgada durante la administración de la Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet. A los chilenos nos llena de orgullo esa reforma previsional.

Por lo tanto, me permito hacer historia por la importancia del proyecto, y por lo que significa el millón y fracción de personas que reciben pensiones y que están atentas al proyecto, que parece no interesar a los que tienen menos de sesenta y cinco años. Algo pasa en el Congreso cuando se trata este tipo de temas. He notado pocos comentarios sobre proyectos de ley y de acuerdo referentes a pensiones.

La iniciativa importa un avance social que se inscribe junto con la creación de las cajas de previsión en la década del 20 del siglo pasado y la aprobación de la ley que creó el seguro contra accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, en 1967. Básicamente, esta reforma incorpora un pilar solidario a un sistema basado en que cada persona debe depender de sí misma para forjarse un ahorro previsional en su vejez. Esto último, por cierto, no es real ni social en un sistema laboral como el nuestro, que presenta graves falencias aún en materia de continuidad del empleo y niveles de remuneraciones. Hoy, ambos asuntos pueden ser considerados por el Chile en que vivimos, lo que es de vital importancia a la hora de término de la capacidad de ahorro de un trabajador.

El cambio profundo, la reforma previsional que se propuso y aprobó, implementada por los gobiernos de la Concertación -algo que no debemos olvidar-, nos encamina hacia un relato social diferente, porque el Estado le dice a un trabajador que, sin importar su vida laboral, exitosa o no, tendrá

derecho a un piso mínimo de pensión digna para su vejez.

Por eso, señora Presidenta, esto hay que cuidarlo mucho, porque es de todos. Nos olvidamos que esto nace de nuestra ex Presidenta de la República, de un gobierno de la Concertación también exitoso, sobre todo en esta materia. Que no se nos olvide que los genios que inventaron el sistema de capitalización individual jamás pensaron en ese trabajador que transita por la vida laboral ajustado a algo más que el ingreso mínimo y cuya capacidad de ahorro para la vejez es abiertamente insuficiente para solventar requerimientos dignos de la calidad de vida que debiera llevar.

Ésta es la respuesta concreta a quienes sostienen que los problemas de los pobres y excluidos los arregla la mano invisible del mercado. Muchos somos partidarios del mercado, pero éste debe adecuarse a la situación que afecte a los países y a la sociedad en que vivimos. Y vuelvo a recordar que la Concertación de Partidos por la Democracia democratizó el derecho a la seguridad social. Así de simple.

Ahora bien, la implementación de esta reforma de tan profundas raíces constituye un proceso de largo aliento. En ese proceso se enmarca este proyecto y por eso se deben ajustar mecanismos de cobertura y entrega de beneficios mayores, así como también se debe revisar la procedencia o viabilidad de los requisitos para acceder a los beneficios. Dado que la sociedad cambia, las personas se encuentran sujetas a diferentes condicionantes a través del tiempo y la evolución de la demografía impone nuevos problemas a las políticas públicas sobre la materia. Uno de estos ajustes está contenido en esta iniciativa que, según mi parecer, es de extrema simpleza, pero cuyos efectos avanzan en una mejor atención para los trabajadores que se encuentran próximos a pensionarse. Estamos avanzando.

En efecto, el objetivo central del proyecto presentado por el Ejecutivo es facilitar la continuidad de pensiones -podemos debatir el tema con el colega Saffirio- en los casos de beneficiarios de subsidios por discapacidad mental que solicitan pensiones básicas de invalidez, y de beneficiarios de pensiones o aportes solidarios de invalidez que solicitan pensiones o aportes solidarios de vejez. Al cumplirse dieciocho años de edad, la ley otorga el derecho a Pensión Básica Solidaria de Invalidez a quienes han sido declarados inválidos por las comisiones médicas establecidas en el decreto ley N° 3.500.

Al respecto, hicimos un comentario acerca de una situación que está pendiente y que la apreciamos desde hace años. Incluso, en la reforma previsional, tratada en su oportunidad, llegamos a la conclusión de que la pensión también era conveniente para aquellos menores de dieciocho años con una invalidez que la ameritara; sin embargo, se nos dice que en un país en crecimiento todavía no están los medios económicos para insertar a un grupo de chilenos que debe seguir viviendo con algo de dignidad, a pesar de sus limitaciones.

Actualmente, en la ley N° 20.255, no existe una norma explícita para solicitar la Pensión Básica Solidaria de Invalidez con anterioridad al cumplimiento de los dieciocho años. Por eso, en la iniciativa se ha estimado conveniente establecer, en un cuerpo legal, el procedimiento para favorecer la continuidad de los beneficios asistenciales y solidarios que el Estado otorga a las personas que reciben el subsidio por incapacidad mental.

Además, este cambio mejora el nivel de conocimiento por parte de la población, pues son cientos de miles quienes siempre están pendientes de lo que quieren decir los proyectos aprobados.

Señora Presidenta, me extendiendo un poco en este comentario, porque es de total validez para ese gran segmento de la población

chilena, siempre venido a menos en lo que significa dignidad en lo económico.

Por tanto, voy a discutir un poco con el colega Saffirio para ver si evitamos esa indicación y, si es pertinente, pido que, con el fin de no entorpecer el tratamiento del proyecto, lo aprobemos por unanimidad.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Vilches.

El señor **VILCHES**.- Gracias, señora Presidenta.

Después de haber escuchado el informe de la distinguida diputada Nogueira sobre el proyecto de ley que permite anticipar el plazo para solicitar los beneficios del sistema de pensiones solidarias que se indican, respecto de personas con discapacidad mental o declaradas inválidas, creo que el gobierno del Presidente Sebastián Piñera ha presentado una muy buena iniciativa.

Como señaló el diputado Jaramillo, es muy importante hacer historia, pero también es importante destacar que el mensaje presidencial resuelve un problema de un grupo de chilenos que son muy vulnerables cuando alcanzan los requerimientos que este proyecto establece.

El proyecto tuvo su origen en un mensaje que ingresó el 29 de julio de este año. Se encuentra en segundo trámite constitucional y en el artículo 35 de la ley N° 20.255, sobre reforma previsional, dispone un subsidio para las personas menores de dieciocho años de edad con discapacidad mental. Los beneficiarios de este subsidio deben ser carentes de recursos y tener una residencia continua en el país de, a lo menos, tres años.

Cumplidos los dieciocho años de edad, se genera para dichos beneficiarios una situación de desprotección, toda vez que no pueden solicitar la Pensión Básica Solidaria de Invalidez, sino una vez cumplida esa edad.

En ese sentido, la desprotección se produce desde que la persona cumple dieciocho años de edad y solicita la pensión hasta que ésta le es asignada. Nosotros sabemos que, a veces, los trámites no son ágiles y necesitan de varios meses para poder ser cumplidos.

Por la iniciativa se pretende perfeccionar ese defecto, permitiendo presentar la solicitud para optar a la referida pensión al cumplir diecisiete años de edad, facilitando la continuidad en el pago de ambas prestaciones.

Situación similar ocurre con los beneficiarios de Pensión Básica Solidaria de Invalidez y Aporte Previsional Solidario de Invalidez, quienes reciben este beneficio sólo hasta el último día del mes en que cumplen 65 años de edad, fecha en que pueden acceder a la Pensión Básica Solidaria de Vejez y al Aporte Previsional Solidario de Vejez. Este paso no es automático. Para que haya continuidad en el pago de las prestaciones, el proyecto permite a los beneficiarios solicitar la nueva pensión al cumplir los 64 años.

La iniciativa en debate enriquece nuestro sistema previsional. Por eso, sin mayores comentarios, la votaremos favorablemente.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado señor Osvaldo Andrade.

El señor **ANDRADE**.- Señora Presidenta, el proyecto está bastante bien orientado, toda vez que se hace cargo de una debilidad de la reforma previsional, pues ésta no consideró el tiempo de tramitación del nuevo beneficio que sigue a la pensión que se extingue. Muchos beneficiarios de la pensión básica solidaria de invalidez pasan hasta cuatro meses sin recibir ningún tipo de ingresos mientras tramitan la de vejez. Desde este punto de vista, no sólo está bien orientado, sino que perfecciona la reforma al sistema de pensiones.

Recuerdo que este Congreso ya tuvo que perfeccionar la reforma para que las personas que reciben la Pensión Básica Solidaria tengan acceso a la cuota mortuoria, toda vez que había sido establecida para los beneficiarios de pensiones básicas solidarias pero carentes de recursos, dejando fuera a perceptores de pensión básica que no tenían la condición de carecer de recursos.

Desgraciadamente, el Ejecutivo no está presente en la Sala. Habría sido interesante plantearle lo necesario que resulta seguir perfeccionando la reforma previsional. Por ejemplo, los pensionados de pensión básica solidaria no reciben asignación familiar por cónyuge inválido, en circunstancias de que no hay razón para que no la perciban. Reitero, es interesante estar revisando el desarrollo de la reforma previsional, porque aunque se trata de una política pública exitosa, no es perfecta y requiere siempre de miradas, como las que hay que darle al sistema de reparto, que si bien está en extinción, sigue vigente para muchas personas. Este sistema todavía tiene problemas pendientes, como el de la homologación para acceder a ciertos beneficios.

Sé que esos temas no son centrales para el actual Gobierno, pero vale la pena considerarlos, porque generan inequidades e injusticias.

Sigo con los ejemplos.

Ayer, en la Comisión de Hacienda, se examinó el proyecto que incorpora 10 mil nuevos carabineros a la planta de la institución. Estos 10 mil nuevos funcionarios entran a un sistema previsional, a Dipreca, que es de reparto. De todos es sabido que esa dirección tiene los problemas propios de financiamiento de un sistema de reparto, por lo que no parece razonable que se le incorpore un contingente tan relevante de personas sin que el Gobierno se haga cargo de las deficiencias que tiene el sistema para los civiles, por decirlo de alguna manera, las que son muy puntuales y no requieren el desembolso de muchos recursos, pero que igual generan inequidades.

También está pendiente resolver una de las grandes dificultades para acceder a los beneficios de la reforma previsional: me refiero a lograr un sistema más expedito para aplicar la ficha de protección social y ponderar el puntaje que habilita para acceder a los beneficios sociales. Esta responsabilidad, que es institucional, está entregada a las municipalidades, y créanme -pienso que ningún diputado dirá lo contrario-, sigue siendo un escollo difícil de salvar para acceder a beneficios que, estando financiados, muchas veces se retrasan simplemente porque se hizo mal la ficha o porque no se consideraron todos los factores correspondientes.

Tampoco se cumple rigurosamente con el principio de que cada vez que hay un cambio en la situación se tiene que confeccionar nuevamente la ficha. En muchas municipalidades siguen diciendo que esto se debe hacer cada seis meses, rigurosamente, en circunstancias de que la ley señala lo contrario.

Con todo, anuncio que vamos a respaldar el proyecto.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Antes de continuar con el debate, informo que esta mañana recibí una llamada de la ministra Camila Merino, quien presentó sus excusas a la Sala por su inasistencia, habida consideración de una reunión urgente con el Presidente de la República, a las 12.00 horas, con ocasión de los problemas que ocurren en el norte del país.

Tiene la palabra el diputado señor Carlos Recondo.

El señor **RECONDO**.- Señora Presidenta, el proyecto cuenta con el más amplio apoyo de esta Cámara, el mismo que recibió en forma unánime en las Comisiones de Trabajo y de Hacienda, toda vez que resuelve un tema que quedó pendiente o que se

omitió durante la discusión de la reforma previsional que creó la pensión básica solidaria en todos sus versiones, de invalidez y de vejez.

La modificación es de toda lógica. En su minuto, cuando debatimos la reforma previsional, el ministro de la época, por alguna razón, omitió el tránsito automático entre los beneficios de invalidez y de vejez; en buena hora lo estamos corrigiendo. Digo que es de toda lógica, porque dará continuidad al pago de las prestaciones que reciben los beneficiarios de subsidios para personas con discapacidad mental, subsidio que se extingue al cumplir los beneficiarios 18 años de edad. El proyecto permitirá al beneficiario anticipar el proceso de declaración de invalidez para acceder a la Pensión Básica Solidaria de Invalidez, que sigue al subsidio -repito- que se extingue. De ahora en adelante iniciará los trámites a los 17 años. Recordemos que no pueden solicitar la PBSI mientras no cumplan los referidos 18 años de edad. Por lo tanto, el día que cumpla esa edad, el beneficiario pasará a recibirla.

Lo mismo hace el proyecto con los beneficiarios de Pensión Básica Solidaria de Invalidez, a quienes se les extingue el derecho a los 65 años de edad, para que continúen recibiendo la de vejez, que es la que sigue a la pensión que se extingue. Para ello, les anticipa tramitar su pensión de vejez a los 64 años, de manera que cuando cumplan los 65 años haya continuidad en el pago de la prestación.

En la Comisión, y de un planteamiento del diputado señor Saffirio, surgió la inquietud de permitir a los postulantes a la pensión básica solidaria de vejez, beneficio al que se accede con 65 años a lo menos, que también inicien sus trámites a los 64 años. De esta forma, empezarían a recibir el pago de la pensión apenas cumplidos los 65 años. Sin embargo, la explicación que nos dio el Ejecutivo para no considerar esta inquietud fue bastante lógica. Se nos dijo que en el caso de quienes

recibían Pensión Básica Solidaria de Invalidez era muy difícil que recuperaran la capacidad física, es decir, que desapareciera la condición de invalidez causante del beneficio. Por lo tanto, era de toda lógica permitirle la tramitación anticipada de la pensión de vejez. No es el caso de las personas que no tienen derecho a pensión en algún sistema previsional y que postulan al beneficio del Estado, toda vez que se supone que sus condiciones físicas están plenas y podrían, por lo tanto, generar algunos ingresos. Se puso el ejemplo de alguien que se hubiera ganado la lotería; por lo tanto, tendría ingresos extras que no justificarían la tramitación de una pensión básica solidaria. Ésta es la razón por la cual el beneficio se otorga sólo para darle continuidad a las pensiones básicas solidarias de invalidez e inicien su tramitación como pensiones básicas solidarias de vejez.

El proyecto es muy claro, tiene toda lógica y se justifica, porque otorga un beneficio directo a las personas más vulnerables de la población, por lo que cuenta con todo mi apoyo.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado señor José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ**.- Señora Presidenta, hace algún tiempo, nuestro Poder Legislativo tramitó en forma bastante rápida, por la importancia que tenía, pero con mucha seriedad y responsabilidad, la reforma previsional, única en el mundo. ¿Por qué? La persona, hombre o mujer, que cumple 65 años, que no cuenta con imposiciones y está dentro del 50 por ciento más vulnerable del país, inmediatamente tiene acceso a una pensión solidaria. Algo inédito y de justicia, que especialmente se ha notado en las mujeres dueñas de casa que han debido cumplir un rol mucho más exigente que cualquier trabajo de ocho horas u otras responsabilidades.

En la Comisión de Hacienda escuchamos a todos los actores y velamos siempre por el bien común. Siempre nos llamó la atención las pensiones relacionadas con las personas discapacitadas y las que tienen problemas de invalidez. Por ejemplo, en la discusión quedó absolutamente claro que era una injusticia muy grande el hecho de que los menores de 18 años no tuvieran derecho a pensión -hay una discriminación- y que sólo al cumplir los 18 años pudieran acceder a ella.

¿En qué consiste este proyecto de ley? En el fondo es un perfeccionamiento, un mejoramiento de la reforma previsional. Consiste en facilitar el acceso a las pensiones solidarias para la discapacidad y la vejez, anticipando el proceso de declaración de invalidez de las personas con discapacidad mental menores de dieciocho años y el tránsito desde una Pensión Básica Solidaria de Invalidez a una Pensión Básica Solidaria de Vejez, y desde un Aporte Previsional Solidario de Invalidez a uno de Vejez.

¿Por qué estoy planteando esto? Porque desde el punto de vista de la Comisión de Hacienda, y tal como lo expresó el colega Enrique Jaramillo, diputado informante, que siempre ha sido claro y preciso, esto no tiene costo fiscal, porque es un proceso administrativo. Repito, se adelanta la posibilidad de que las personas que impetran el beneficio en justicia, desde el mismo instante en que cumplen 18 años, tengan continuidad en el proceso de las pensiones.

Me alegra que este proyecto haya ingresado al Congreso. Por su parte, las comisiones de Trabajo y de Hacienda lo estudiaron con rapidez.

Ahora, es importante recalcar algunas cosas, para las personas que están viendo el canal de televisión de la Cámara de Diputados.

El proyecto también establece la presunción de que quien percibió, ya sea una Pensión Básica Solidaria de Invalidez o un Aporte Previsional Solidario de Invalidez

durante 20 años o más, tiene cumplido el requisito de residencia para efectos de la solicitud del beneficio de vejez. Obviamente, este procedimiento, por ley -no me cabe la menor duda de que el proyecto lo vamos a aprobar en general y en particular en este trámite constitucional-, significará la solución de un problema importante para la gente que lo vive en carne propia.

Además, es bueno clarificar que, al cumplirse los 18 años de edad, la ley N° 20.255 otorga el derecho a Pensión Básica Solidaria de Invalidez a quienes sean declarados inválidos por las comisiones médicas establecidas en el decreto ley N° 3.500. Actualmente, no existe en la referida ley una norma explícita que permita solicitar la PBSI con anterioridad al cumplimiento de los 18 años de edad, por lo que se ha considerado conveniente establecer un procedimiento para favorecer la continuidad de los beneficios asistenciales y solidarios que el Estado otorga a las personas que reciben el Subsidio de Discapacidad Mental.

En consecuencia, este proyecto de ley es muy claro. Todas estas personas pueden solicitar dicha pensión a partir de los 17 años de edad, con el objeto de que puedan acceder a la PBSI desde el día en que cumplen los 18 años de edad.

Por otro lado, hay continuidad en estas pensiones. ¿Por qué? Porque el Aporte Previsional Solidario de Invalidez se percibe hasta el último día del mes de cumplimiento de los 65 años de edad y, automáticamente, se va a tener derecho a la Pensión Básica Solidaria de Vejez y al Aporte Previsional Solidario de Vejez que se otorgan a partir de los 65 años de edad.

Este proyecto de ley es un buen enlace, un buen beneficio, algo positivo y está en el camino que nos corresponde a nosotros como legisladores para solucionar estas situaciones.

Por eso, tal como lo hicimos en la Comisión de Hacienda, hoy anuncio que votaré favorablemente el proyecto.

El diputado Pepe Auth planteó que no hay explicación lógica para discriminar al enfermo mental respecto del discapacitado físico. Ése es un tema que nos queda pendiente y debemos solicitar al Ejecutivo que ingrese un proyecto de ley para subsanar esa situación, porque el discapacitado mental, cumpliendo ciertos requisitos, puede acogerse al beneficio fiscal antes de los 18 años, pero un menor con una enfermedad muscular degenerativa, por ejemplo, no dispone de ningún beneficio, sino después de cumplida la mayoría de edad por la vía de la pensión de invalidez.

El colega Pepe Auth planteó que este debate había que iniciarlo y todos estuvimos de acuerdo.

Por eso, señora Presidenta, pido que, una vez votado el proyecto, recabe la unanimidad de la Sala para oficiar al Presidente de la República, con el fin de que el tema que quedó pendiente sea objeto de un proyecto de ley en los próximos meses. Creo que eso sería conveniente para ir terminando con todas las discriminaciones que todavía subsisten.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señora Presidenta, nadie podría estar en desacuerdo con este proyecto, pero la pregunta que quiero hacer -ojalá el diputado informante me pueda contestar- es qué sacamos con darle facilidades a la gente para que obtenga pensiones de invalidez si no modificamos la ley o los requisitos para calificar la invalidez. Ahí hay un problema tremendamente grande. Cuando uno analiza la situación de las personas que acuden a la Compín, constata que el 90 por ciento sale rechazado. En consecuencia, mucha gente no puede trabajar, porque tiene dolencias físicas que no se notan a simple vista, y no

les dan el pase. Entonces, es un tema que me preocupa tremendamente.

Por ejemplo, con las enfermedades de lumbago y ciática la gente aparentemente está muy bien, pero no puede trabajar ni siquiera sentada. Por lo tanto, una persona que tenga esas patologías crónicas indudablemente debe tener algunas ventajas para obtener el beneficio.

Con la pensión de vejez no hay problemas, pues los años la van generando. Pero, con la pensión de invalidez ocurre algo absolutamente distinto, puesto que hay que buscar las causas y ver cuáles son las condiciones para obtenerla.

En ese sentido, cuando se habla de pensión de invalidez ocurre una cosa increíble. Por ejemplo, si una persona se corta dos dedos, tiene derecho a un determinado porcentaje de la pensión de invalidez; si se corta tres, a otro, y si se cortó la mano entera, a media pensión de invalidez.

Entonces, esas son las cosas que debemos estudiar. Debemos analizar en qué trabaja la persona, por qué se accidentó, cuál es su especialidad, etcétera. Asimismo, si una persona que para trabajar con una grúa ocupa su mano derecha o izquierda, pero desgraciadamente pierde la hábil, le señalan que no está invalidada porque tiene disponible la otra mano y, por lo tanto, puede trabajar. Entonces, echo de menos que se tome en cuenta cuál es el trabajo que ella hace y cuál es su especialidad. Va depender del órgano o miembro que pierda para que se declare la total discapacidad. Indudablemente, si a otra persona le pasa un tractor por encima y le corta la pierna y el brazo del lado derecho -a veces los accidentes son atroces-, le dicen que no es discapacitada porque trabaja con la pierna izquierda y el brazo derecho. O sea, es algo ridículo, porque hay que ver cuál es la función que se afecta. Hay que ver en su mérito si esa persona tiene la capacidad para calificar, lo cual es determinado por la Compín en una reunión con nueve

médicos. Más aún, el 90 por ciento de la gente me dice que la echaron de su trabajo. En consecuencia, hay que ver cómo se va trabajando ese punto.

Por ejemplo, si una persona pierde un ojo, ¿ella es media discapacitada o discapacitada completa? Me gustaría saberlo, porque, como sólo perdió un ojo, se le indica que no tiene derecho a indemnización, ya que es un accidente ocurrido fuera de las horas de trabajo. Sin embargo, si ella sufre un accidente dentro o fuera de sus horas de trabajo, y la pérdida de su ojo es fundamental para que cumpla sus labores, automáticamente debe obtener una pensión de invalidez. O sea, a simple vista no puede seguir trabajando. También hay que aplicar el criterio en estas cosas y no ver sólo el parte médico.

La gente con discapacidad mental ni siquiera debería ser revisada y debería obtener pensión de invalidez automáticamente por el sólo ministerio de la ley, por ejemplo, quienes padezcan Síndrome de Down. Entonces, todos tenemos las mejores intenciones.

Algo que me gusta que se aplique con mucha tranquilidad es la ley de la vida, de la conciencia, es decir, la ley de la universidad de la vida, porque hay miles de leyes que no se aplican.

Hace un momento conversaba con el diputado Harboe respecto del proyecto sobre el Dicom, cuyos autores son el actual senador Eugenio Tuma y quien habla. El problema es que se hacen miles de leyes, pero no se cumplen, porque la gente no tiene información ni tiene cómo hacerlo.

La iniciativa que analizamos y que queremos sacar adelante es para entregarles oportunamente los beneficios a las personas discapacitadas, a las que tienen pensión de vejez y a las menores de 17 años. Mi duda es si a los 18 años se puede obtener una pensión de invalidez. Sin embargo, si la persona es inválida desde su nacimiento, le otorgan una pensión muy pequeña, en circunstancias

de que igualmente come, y toma remedios y debe contar con alguien que la cuide. A mi juicio, la discapacidad debe ser declarada desde el momento en que se produce y no a partir de determinada edad.

El diputado Ortiz, -quien tiene toda la razón- planteó enviar un oficio para incorporar al proyecto el tema de la salud mental. Asimismo, como indicó el diputado Auth, que la discapacidad no tenga edad para que empiecen a correr los beneficios y se pueda optar a una pensión desde el momento en que se detecta. Verdaderamente nos interesa que estos temas sean incluidos en el proyecto.

A pesar de no ser miembro de la Comisión, me da mucha pena -y a lo mejor a su señoría le ocurre lo mismo- que cuando los colegas hacen planteamientos ni siquiera se envíe un oficio. Más aún, por extraña coincidencia, después llegan como modificaciones del Senado. Por eso, es importante tomar en lo que solicitan los colegas. De hecho, aquí hay varios diputados que son médicos, y uno debe creer lo que señalan sobre la materia. Sin duda, un tema que no debería tener color político es mejorar el tratamiento a la invalidez y a la vejez de las personas. Me parecería de pésimo gusto y de una vulgaridad tremenda que se politizara.

Por lo tanto, con mucho gusto votaré a favor del proyecto. Asimismo, pido que la invalidez no sea declarada a partir de una determinada edad, sino desde el momento en que se detecta. Una buena razón para ello, como lo han expresado algunos médicos, es que los tratamientos son muy caros y sobre todo que las personas deben tener a alguien que las cuide. Ojalá los oficios que he solicitado se sumen a los del diputado Ortiz, a fin de que la futura ley sea más completa, expedita y beneficie a muchas más personas.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Sugiero a los diputados señores Ortiz, Auth y García que redacten el

oficio solicitado, para somerlo a la consideración de la Sala.

Tiene la palabra el diputado señor Lautaro Carmona.

El señor **CARMONA**.- Señora Presidenta, la modificación es interesante si se considera que su objetivo es facilitar el procedimiento de acceso a la Pensión Básica Solidaria de Vejez para aquellas personas con discapacidad mental que son beneficiarias de una Pensión Básica Solidaria de Invalidez o del Aporte Previsional Solidario de Invalidez, para mantener la continuidad de la prestación.

Al analizar el mecanismo de solución planteado, parece que distorsiona o, a lo menos, no cumple con la finalidad que persigue, puesto que el proyecto sólo se limita a facultar al titular para solicitar la pensión con antelación. Lo anterior implica que la persona tiene la carga de probar que reúne los requisitos para acceder al beneficio, en circunstancias de que en estos casos se ha comprobado la contingencia de la invalidez o la discapacidad mental, o bien, de manera más obvia, el cumplimiento de la edad en otros casos.

Por consiguiente, si se trata de otorgar continuidad a las prestaciones de seguridad social, parecería más acertado dar la automatización correspondiente a esos beneficios mediante la transformación automática de la Pensión Básica Solidaria de Invalidez o del Aporte Previsional Solidario de Invalidez a Pensión Básica Solidaria de Vejez, o bien, al Aporte Previsional Solidario de Vejez, por el solo hecho de cumplir la edad de 65 años. Eso significaría en forma implícita, un menor costo fiscal, puesto que sería innecesario realizar todo el procedimiento administrativo que conlleva la solicitud de beneficios, su análisis y la conclusión de si procede o no procede. Del mismo modo, dicho procedimiento quedaría restringido sólo a los casos en que los pensionados ya no reúnan los re-

quisitos exigidos por la ley, por ejemplo, que hayan dejado de integrar un grupo familiar a que pertenezca el 60 por ciento más pobre de la población chilena. Lo señalado guarda plena concordancia y armonía con lo dispuesto en el artículo 29 de la ley N° 20.255, que faculta al Instituto de Previsión Social para revisar el otorgamiento de esos beneficios.

Desde mi punto de vista, se debería considerar la propuesta del diputado Pepe Auth, en el sentido de que la ley no discrimina entre enfermo mental y discapacitado físico. Ello no puede sustentarse en un asunto sólo presupuestario, sobre todo si se considera que se trata del ámbito de la seguridad social, por lo que también tendría que incorporarse este punto al proyecto.

Por último, la iniciativa debería considerar el otorgamiento del derecho a asignación familiar a los titulares de una pensión básica solidaria, ya que no existe razón alguna para privarlos de una prestación familiar que es transversal a los sectores activo y pasivo, más aún cuando los beneficiarios de asignación familiar tienen derecho a ser atendidos en el sistema tradicional de salud.

Todas estas consideraciones permitirían dar mayor cobertura solidaria a quienes más lo requieren.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Miodrag Marinovic.

El señor **MARINOVIC**.- Señor Presidente, nadie se puede oponer a que se anticipe el proceso necesario para facilitar a muchas personas el acceso a pensiones básicas solidarias de vejez o el aporte previsional de vejez. Por lo tanto, estimo que, en términos generales, la iniciativa recibirá un gran apoyo.

Sin embargo, quiero ir un poquito más allá, especialmente en lo que dice relación con los niños que nacen con alguna discapacidad, no sólo mental, sino que también fisi-

ca, ya que coincido con lo que se ha señalado al respecto.

El proyecto permite anticipar a los 17 años el proceso de calificación de invalidez de las personas con discapacidad mental menores para acceder a la Pensión Básica Solidaria de Invalidez, con el objeto de que puedan recibir el beneficio a contar de la fecha en que cumplen 18 años de edad.

Sin embargo, nuestros niños con capacidades distintas que tienen la posibilidad recibir ese beneficio, merecen un tratamiento especial del legislador.

Las familias que tienen menores en esa situación hasta cumplir 18 años requieren de un apoyo mucho más completo, no sólo los subsidios de discapacidad mental que se establecen en el decreto ley N° 869 y en la ley N° 18.600. La forma en que la sociedad chilena ha abordado el tema ha sido injusta e incompleta, puesto que son muy altos los requisitos que fija la legislación para que un menor de 18 años acceda a la pensión de invalidez, motivo por el cual sólo un porcentaje muy pequeño de nuestra población discapacitada recibe el beneficio. Además, la ley N° 20.255, que ha mejorado esa cobertura, todavía no aborda de manera completa el problema y no asume integralmente esa situación, ya que la familia que tiene un niño con discapacidad incurre en muchos más gastos que una que no está en esa condición.

Por lo tanto, Chile debería hacer justicia a esas familias y a los propios niños, para lo cual tendría que establecer un mecanismo de pensión automático al momento de nacer, con el objeto de que vengan con una marraqueta bajo el brazo, que mitigue los mayores gastos en que deberá incurrir la familia por los tratamientos que requieren en su etapa de niñez y de adolescencia hasta los 18 años.

Adicionalmente, los montos que contemplan el decreto ley N° 869 y la ley N° 18.600 son más bajos a los de la pensión solidaria por discapacidad a que se refiere el proyecto de ley y, por lo tanto, no alcanzan a cubrir ni

siquiera una parte menor de sus tratamientos y necesidades.

Además, la Ficha de Protección Social debe alcanzar 8.500 puntos, en circunstancias de que la discapacidad es transversal, también afecta a muchas familias de clase media y de otros estratos. En consecuencia, más allá de la situación particular de la familia de un hijo discapacitado, ésta requiere un reconocimiento de la sociedad y que se le entregue un apoyo para paliar su situación.

Sin duda alguna, vamos a aprobar por unanimidad el proyecto, pues reconoce la carga administrativa y los largos trámites que deben sufrir nuestros pobladores cada vez que solicitan los derechos que establece la legislación.

A pesar de que aprobaremos la iniciativa, debemos seguir ocupados, más que preocupados, de esta materia, con el objeto de dar justicia a los niños que nacen con una discapacidad y también un gran apoyo a sus familias.

He dicho.

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

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, como dijo el colega que me antecedió en el uso de la palabra, también espero que el proyecto sea aprobado por unanimidad, porque apunta a resolver un problema concreto, el desfase temporal entre el término de un beneficio y el comienzo de otro, garantizado por el sistema de previsión social.

Normalmente, acostumbro a reconocer lo que existe, pero ahora quiero hablar de lo que falta. Ya puesta en marcha la reforma previsional, podemos empezar a identificar sus problemas y las eventuales mejoras que le podemos hacer.

La facilidad que aquí se plantea en beneficio de las personas con discapacidad mental -la eliminación del tiempo que media

entre el término de un beneficio y la adquisición de otro-, perfectamente podría considerarse para todos los beneficiarios del sistema, porque las leyes establecen de manera sistemática que las personas deben cumplir determinada edad para recién iniciar la tramitación de algún beneficio, por lo que lo reciben muchos meses después de lo que dispone la ley.

Por lo tanto, deberíamos establecer que un tiempo antes de que el peticionario cumpla la edad para acceder a pensión, inicie su tramitación, de manera que comience a recibirla cuando la ley señala.

Le planteamos esto al subsecretario de Previsión Social, quien quedo de estudiarlo y de enviar al Congreso, si corresponde, las iniciativas necesarias que apunten a abordar la materia.

El segundo tema que se recogió, lo que agradezco infinitamente, es el término de la odiosa discriminación entre discapacidades mentales y físicas. Todos sabemos lo que significa para una familia que uno de sus miembros nazca o contraiga una discapacidad mental, por ejemplo, debido a un accidente, y el modo en que impacta la calidad de vida del conjunto de la familia, ya que generalmente la madre debe dejar de trabajar para encargarse de la persona discapacitada.

Al respecto, aclaro que no hay ninguna diferencia entre lo que ocurre con una persona con discapacidad mental y otra que tiene una discapacidad física grave. Una enfermedad muscular degenerativa, por ejemplo, no sólo inhabilita al niño que la padece, sino que, eventualmente, afecta a su madre para ir al trabajo. Hoy, el sistema de protección social lo discrimina respecto de la discapacidad mental. El problema grita una solución para terminar con la diferencia entre los niños con discapacidad física y aquellos con discapacidad mental.

Ayer hicimos luengos y elocuentes discursos respecto de los derechos de los niños. Quiero recordar el derecho del niño discapacitado

físico a tener un respaldo estatal a través de una pensión antes de los 18 años.

Por último, quiero reportar un problema práctico que tiene hoy la linda iniciativa llamada bono por hijo. Una persona que no tiene pensión, de más 65 años y es carga de su marido, pensionado, debe renunciar a su condición de carga para postular al beneficio del bono por hijo. Naturalmente, una vez que lo hace puede acceder al beneficio, que se traduce en una pensión por un período breve de seis o doce meses, pero luego de expirado el beneficio, esa persona no puede volver a ser carga de su marido. Allí tenemos un problema práctico que hace que muchos adultos mayores, particularmente mujeres, desistan de ocupar el beneficio del bono por hijo para no perder la condición de carga.

Quiero pedirle a la Sala una solicitud a la ministra del Trabajo y Previsión Social, a fin de que estudie la manera de terminar con este conflicto, por la vía de hacer reversible el retiro de la condición de carga o compatibilizarla con el bono por hijo.

Pero si acá aprobamos por unanimidad un beneficio universal, es decir, para todas las mujeres mayores de 65 años, no tiene ningún sentido lógico escamotearlo a un conjunto de personas que no quieren verse obligadas a abandonar su condición de carga por los beneficios que conlleva.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Mario Bertolino.

El señor **BERTOLINO**.- Señor Presidente, el contenido del proyecto permite que el beneficiario de un subsidio de discapacidad mental inicie los procesos -como acá se ha dicho- para obtener la pensión básica solidaria de invalidez antes de cumplir los 18 años y lo mismo para quien va a cumplir los 65 años de edad respecto de la pensión

básica solidaria de vejez. Actualmente, la ley no explicita que lo pueda hacer así. Por lo tanto, se produce un desfase que va en contra del normal ingreso de las personas, con los consiguientes perjuicios.

Por eso, la bancada de Renovación Nacional va a votar favorablemente el proyecto.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Mario Venegas.

El señor **VENEGAS** (don Mario).- Señor Presidente, se han escuchado tantas derivadas del tema que aborda el proyecto, que me parece oportuno volver a su objetivo fundamental.

Recuerden que es un perfeccionamiento a la ley de Reforma Previsional para facilitar el acceso a las pensiones solidarias de invalidez y de vejez. Permite anticipar el proceso de declaración de invalidez de las personas con discapacidad mental menores de 18 años y facilitar el tránsito desde a una Pensión Básica Solidaria de Invalidez a una Pensión Básica Solidaria de Vejez. Lo mismo respecto de un Aporte Previsional Solidario de Invalidez a uno de Vejez.

Es importante -dado que muchas personas ven el canal- señalar que debemos valorar este proyecto, que es de una simpleza absoluta y de una lógica importante. Se corrige algo que no quedó claro. Nosotros lo vivimos en nuestras oficinas y en el contacto con la gente que dice: "Diputado, me quedé un par de meses sin pensión." Está demostrado que puede demorar seis y más meses el proceso para el otorgamiento de la pensión, por lo que con esta iniciativa se asegura la continuidad de los beneficios y que las personas no queden un par de meses sin pensión, ingreso muy importante para ellos, sobre todo si se considera que no tienen otros ingresos.

Quiero apoyar lo sugerido por el diputado señor Ortiz, que también comparten los

diputados señores Auth y Jaramillo, en el sentido de que se oficie a quien corresponda para ver la manera de terminar con esta odiosa discriminación entre discapacitados.

La discapacidad afecta, independiente de si es mental, psicomotora o física. Por lo tanto, la ley debería establecer el mismo tratamiento e iguales beneficios. Conuerdo con eso y felicito a quienes han planteado el tema.

Recuerden que estamos perfeccionando una importante normativa, la ley que consagró la Reforma Previsional, para que los beneficiarios accedan de mejor manera a sus pensiones.

Desde ya anuncio mi voto favorable. No cabe otra conducta cuando se actúa con criterio y la ley apela al sentido común de cada uno de nosotros.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Juan Lobos.

El señor **LOBOS**.- Señor Presidente, hay que valorar la intención del legislador cuando propone proyectos como el que discutimos.

Es de justicia y lógica establecer un continuo temporal en los beneficios que el Estado otorga a personas con discapacidad mental. En ese sentido, todos estamos de acuerdo en que lo que propone la iniciativa es justo; es decir, establecida la discapacidad, que discurran por una camino continuo y expedito, durante toda la vida de esa persona, los beneficios que contempla la ley, sin necesidad de trámites innecesarios que agregan angustia a la natural carga que lleva toda la familia de una persona afectada por una discapacidad mental.

Obviamente, nos quedamos cortos. Lo han señalado varios colegas diputados. El mismo enfoque que se usa para la discapacidad mental debe considerarse para el resto de las discapacidades. Es particularmente

penoso pensar en niños con distrofia, parálisis cerebral u otras condiciones que imposibilitan una vida normal, el acceso laboral adecuado, la educación, y que no puedan recurrir a este aporte estatal.

Espero que el proyecto se apruebe en forma unánime.

Pero nos queda una tarea pendiente, el resto de las discapacidades. Vamos a escuchar a algunas agrupaciones de padres con hijos que sufren algún tipo de discapacidad gritar la injusticia que se hace con ellos, puesto que también deberían estar incorporados en esta iniciativa.

Junto con anunciar mi voto favorable al proyecto, pido al Ejecutivo que escuche lo que se ha planteado en la Cámara y analice el otorgamiento de un beneficio similar a los aquí señalados y acrediten una clase distinta de discapacidad.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Cristina Girardi.

La señora **GIRARDI** (doña Cristina).- Señor Presidente, creo que ningún diputado se va a oponer al proyecto. Sin embargo, hay muchos aspectos de la discapacidad que quedan fuera de su ámbito.

Una discapacidad no empieza a los 17 años, a veces comienza en el nacimiento de una persona. Y mucha gente que debe realizar un mayor gasto en remedios, en elementos adicionales para sobrevivir, no tiene acceso a un subsidio.

Considero que la pensión de invalidez debería ser universal y no estar supeditada a la edad; porque no sólo se trata de las personas que se encuentran en edad de trabajar, a partir de los 18 años, y que sufren alguna discapacidad, sino que otras la tienen, como ya lo dije, desde su nacimiento.

Por lo tanto, la pensión solidaria de invalidez debe otorgárseles a todas ellas, no sólo

a aquellas personas con discapacidad mental, sino que a todas las afectadas por otras discapacidades.

Asimismo, coincido con lo que señaló el diputado de Renovación Nacional, el señor René Manuel García. Muchas certificaciones de discapacidad emitidas por la Compin son absolutamente incoherentes con el tipo de función que realiza la gente. Por ejemplo, si una persona trabaja con sus manos, la pérdida de una de ellas no puede considerarse una discapacidad menor.

Las personas que suman muchas enfermedades, por ejemplo, que sufren de diabetes, hipertensión y un conjunto de otras afecciones que las inhabilitan para trabajar, no son consideradas por la Compin para certificar su invalidez. Por ello, mucha gente no puede trabajar, pero tampoco puede acceder a pensión o a algún otro beneficio.

En materia de discapacidad -lo hemos conversado respecto de otras legislaciones- todavía nos falta mucho. Falta bastante en cuanto a reconocer cuáles son las discapacidades y sobre la manera en que nuestro país, como sociedad, apoya efectivamente a quienes sufren algún impedimento físico o mental para desarrollar su vida en forma normal.

El proyecto es un pequeño aporte a la discapacidad. Pero todavía falta un gran océano.

También quiero sumarme a la petición de oficio de los diputados señores Ortiz y García para solicitar que las discapacidades en todas las edades sean incorporadas a los beneficios asistenciales o a las pensiones básicas solidarias para apoyar la discapacidad.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Cristián Campos.

El señor **CAMPOS**.- Señor Presidente, en primer lugar, anuncio mi voto favorable a esta iniciativa, que será un gran beneficio

para todos aquellos que van a postular a las pensiones básicas solidarias por invalidez y vejez. Ello, porque las personas podrán adelantar los trámites de acceso a dichos beneficios que, generalmente, como aquí se ha señalado, demoran demasiado, y la gente pierde durante cuatro o cinco meses un ingreso importante para hacer frente a situaciones complicadas, particularmente en las zonas que hoy se hallan más afectadas.

Ojalá que, una vez aprobado el proyecto por el Congreso Nacional, el Ejecutivo entienda el mensaje que se le está enviando, en el sentido de que se realice la difusión necesaria de la ley, para que todos los chilenos que cumplan con los requisitos de acceso a las pensiones solidarias puedan iniciar sus trámites y no ocurra lo que generalmente vemos los diputados cuando estamos en terreno: que la gente no accede a los beneficios debido a la falta de difusión de muchas leyes.

Felicito la corrección hecha por el Ejecutivo, muy esperada por millones de chilenos.

Anuncio mi voto favorable a la iniciativa.  
He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Robles.

El señor **ROBLES**.- Señor Presidente, en nuestro país la discapacidad, sobre todo para los sectores más vulnerables, no es sólo un problema de salud, sino que también económico.

Además, actualmente las pensiones relacionadas con la invalidez sólo pueden solicitarse cuando la persona cumple los 18 años.

Existe una serie de problemas de salud que producen una invalidez muy severa antes de los 18 años, por ejemplo, niños que nacen con malformaciones que les dificultan incluso asistir al colegio y que, después, muchas veces son incompatibles con la vida del trabajo.

La invalidez en la gente de los sectores más vulnerables de Chile tiene un efecto

extraordinariamente nocivo en la vida familiar. Incluso más, cuando a las familias de clase media llega un niño con una invalidez de cualquier tipo -mental o física-, aunque tengan ingresos razonables, la carga de la invalidez las convierte en familias vulnerables.

Por eso, nos parece muy positivo el proyecto de ley que hoy discutimos, pues permite a las personas con invalidez por discapacidad mental solicitar la Pensión Básica Solidaria de Invalidez antes de los 18 años.

También considero absolutamente razonable lo planteado por algunos parlamentarios en términos de que los beneficios mencionados, lleguen a personas con otros tipos de invalidez, que también son importantes para las familias que se encuentran en tales situaciones.

Asimismo, es posible hacer algunas indicaciones en cuanto a la importancia del diagnóstico médico, del razonable estudio de los antecedentes por la Compin, para que las personas puedan impetrar el beneficio con algunos antecedentes o diagnósticos específicos.

Entendemos que esto no puede abrirse para todas las personas, porque no todos quienes sufren invalidez van a tener problemas en su vida estudiantil o laboral. Pero hay casos importantes en la invalidez que generan ese tipo de dificultades.

Por lo tanto, es necesario que avancemos en la materia, tal como se está haciendo con respecto a la salud mental. Es evidente que quien comienza una esquizofrenia juvenil o nace con un retraso mental severo va a tener dificultades serias en el mundo del trabajo. Sin embargo, hay otras personas afectadas por invalidez física u otras, por ejemplo, neurológicas, que también pueden enfrentar problemas de esa índole y que no se consideran en este proyecto.

Por eso, nos parece relevante que el Estado de Chile plantee la necesidad de ir resolviendo esos problemas de las familias y

que esto se repita en otras áreas, porque al final de cuentas, la discapacidad no sólo afecta a los más vulnerables, sino también a las familias de clase media y a todos aquellos que hoy tienen este tipo de problemas en nuestra sociedad.

Por eso, vamos a dar nuestro apoyo al proyecto, a la vez que hacemos un requerimiento al Ejecutivo: el estudio del financiamiento necesario a fin de incorporar en estos beneficios a otros chicos que padecen invalidez severa, lo que finalmente hará a nuestro país más justo.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado don Jorge Sabag.

El señor **SABAG**.- Señor Presidente, quiero sumarme a lo dicho por quienes me han antecedido en el uso de la palabra, en cuanto a que esta iniciativa del Ejecutivo constituye un avance para el mundo de los discapacitados, sobre todo, porque a ellos todo se les hace cuesta arriba.

La semana pasada se debatió en esta Sala un proyecto que otorga beneficios a las personas con discapacidad, pero deben cumplir con el requisito -esencial para acceder a ellos- de estar inscritos en el Registro Nacional de la Discapacidad, respecto del cual tenemos mucho que avanzar, puesto que en Chile hay dos millones de personas con algún tipo de discapacidad y sólo están inscritas en los registros 150 mil.

Por eso, valoro que este proyecto facilite el acceso a las pensiones básicas solidarias, tanto de vejez como de invalidez, que fue uno de los grandes avances del Gobierno de la Presidenta Bachelet, ya que permitió tener una garantía en cuanto a la previsión, la que tiene que llegar a esos dos millones de chilenos que sufren algún tipo de discapacidad. Gracias a este proyecto, los menores de 18 años van a poder adelantar sus trámites para

acceder a la pensión solidaria de invalidez. Asimismo, los mayores podrán anticipar el inicio de los trámites a los 64 años, de manera que cuando cumplan la edad y reúnan el resto de los requisitos, accedan de inmediato a esta pensión básica solidaria que, insisto, es uno de los grandes avances sociales de los últimos años en nuestro país.

Valoro que al mundo de las personas con discapacidad se le estén abriendo las puertas a beneficios que mejorarán su calidad de vida.

He dicho.

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

El señor **JARAMILLO**.- Señor Presidente, sólo quiero hacer una aclaración, porque parece que se ha producido cierta confusión en cuanto al tema en discusión. Este es un proyecto de tránsito de las personas que cumplen la edad respectiva y les corresponde el beneficio.

Pero aquí ha salido a relucir la Compin -y agradezco que se haya ventilado en el debate-, que de acuerdo con su reglamento, evalúa y califica la invalidez. Las pensiones por invalidez se otorgan cuando la persona ha perdido el 50 por ciento de su capacidad de trabajo. Llevamos años analizando el tema y no hemos obtenido éxito, porque no existen los medios suficientes para solucionar el problema de cientos de miles de personas que serían favorecidas con estas pensiones.

Por otro lado, todos queremos que aquellas personas de 0 a 18 años que sufren algún grado de discapacidad física reciban esta pensión. Pero no se ha establecido ¿Por qué no se ha hecho? No es que los gobiernos no quieran entregar beneficio -ya se han enviado oficios sobre la materia- sino que, muchas veces, los medios son insuficientes para adoptar medidas. Eso ha ocurrido con todos los gobiernos.

Era necesario aclarar a la opinión pública por qué hasta ahora no se ha podido llegar con estos beneficios a todas las personas de 0 a 18 años que padecen algún nivel de discapacidad física.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

*-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:*

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Corresponde votar en general el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en mensaje y con urgencia calificada de “suma”, que facilita el acceso a las pensiones solidarias para la discapacidad y la vejez.

Se hace constar que el artículo 1° debe ser aprobado con el voto afirmativo de 61 señores diputados y señoras diputadas por contener normas de quórum calificado, por incidir en el ejercicio del derecho a la seguridad social.

Hago presente que la Comisión recomienda aprobar el proyecto en los mismos términos que lo hiciera el Senado.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 94 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.*

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- **Aprobado.**

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

Aguiló Melo Sergio; Alinco Bustos René; Andrade Lara Osvaldo; Araya

Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasesa Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Burgos Varela Jorge; Campos Jara Cristián; Cardemil Herrera Alberto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cornejo González Aldo; Cristi Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Espinoza Sandoval Fidel; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; García García René Manuel; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; Goic Borojevic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Gálvez Hugo; Hales Dib Patricio; Hasbún Selume Gustavo; Hoffmann Opazo María José; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Lobos Krause Juan; Lorenzini Basso Pablo; Macaya Danús Javier; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Muñoz D’Albora Adriana; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Sauerbaum Muñoz Frank; Schilling Rodríguez Marcelo; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Tarud Daccarett Jorge; Torres Jeldes Víctor;

Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Uriarte Herrera Gonzalo; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Vilches Guzmán Carlos; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Despachado el proyecto.

En virtud del planteamiento efectuado por varios diputados durante la discusión del proyecto recién despachado, pido la unanimidad de la Sala para solicitar al Presidente de la República el envío de un proyecto de ley que tenga por objeto eliminar las discriminaciones que afectan a las personas con discapacidad física respecto de los enfermos mentales, en cuanto a la edad habilitante para obtener el beneficio de una pensión por incapacidad.

Tiene la palabra el diputado señor Ortiz.

El señor **ORTIZ**.- Señora Presidenta, en la mañana planteé el tema y solicito que se pida en nombre de los 120 diputados.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Por supuesto, porque también fue expuesto por los diputados Auth y García.

¿Habría acuerdo para enviar el oficio?

**Acordado.**

**APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTO DE DEMANDAS COLECTIVAS EN JUICIOS POR DAÑOS EN CALIDAD DE CONSTRUCCIONES. Segundo trámite constitucional (continuación).**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Corresponde continuar la discusión del proyecto de ley, iniciado en moción, en segun-

do trámite constitucional, que permite la aplicación del procedimiento de demandas colectivas en los juicios por daños o perjuicios en la calidad de las construcciones.

*Antecedentes:*

*-La discusión del proyecto de ley contenido en el boletín N° 6841-14, se inició en la sesión 59ª, en 4 de agosto de 2010, de la legislatura 358ª.*

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Hago presente a la Sala que en la sesión del miércoles 4 de agosto pasado, el diputado Juan Carlos Latorre rindió el informe de la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano. Asimismo, durante el debate hicieron uso de su primer discurso los diputados señores Hales, Lobos, Araya, León y Browne.

Tiene la palabra el diputado Patricio Vallespín.

El señor **VALLESPÍN**.- Señor Presidente, este es un proyecto liderado y preparado por la senadora Soledad Alvear, tras escuchar los lamentos de muchas familias que, acaecido el terremoto del 27 de febrero, se han enfrentado a múltiples frustraciones porque no había un camino para presentar una demanda como grupo.

Primero, el proyecto mejora y perfecciona la ley de Urbanismo y Construcciones, que tenía un vacío en esta materia y hoy se considera un elemento importante.

Segundo, amplía y mejora los derechos de los consumidores en lo que representa la principal inversión de la familia en Chile: la vivienda. En ese sentido, nos parece que la iniciativa va absolutamente en la línea correcta. Además, es oportuna y ampliamente esperada por muchos propietarios de inmuebles, en especial de departamentos, los que fueron afectados por el terremoto del 27 de febrero pasado, ya que facilitará el acceso a la justicia de estas familias.

Por ello, estamos muy interesados en que el proyecto se apruebe a la brevedad, porque de alguna manera va a proteger a los consumidores en cuanto a tener un procedimiento especial para la protección de intereses colectivos o difusos. Significa un avance en esta materia, por tanto, debemos proceder rápidamente a su discusión y votación favorable porque mucha gente lo está esperando.

La Democracia Cristiana va a votar favorablemente el proyecto.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado don Ricardo Rincón.

El señor **RINCÓN**.- Señor Presidente, junto con sumarme a las palabras del colega Vallespín, me alegro de que el Senado haya despachado esta iniciativa y que los senadores se hayan sumado tan mayoritariamente a esta moción de la senadora Soledad Alvear, que si bien no va a remediar todos los males generados por el terrible sismo que afectó a nuestro país, al menos entrega una herramienta, un procedimiento especial, que considera las demandas colectivas, para que quienes hayan visto afectadas sus propiedades por el terremoto, lo puedan utilizar, canalizar sus inquietudes y, en conjunto, contratar un abogado, lo que disminuye los costos que esa asesoría profesional significa; asimismo, generar una mayor presión colectiva, no sólo judicial, sino que también públicamente respecto de lo que las ha afectado; además, puedan defenderse en debida forma y tengan un procedimiento expedito, toda vez que se va a regir -según lo que se plantea en la moción- por el procedimiento sumario que, como bien sabemos los abogados, permite un diligenciamiento mucho más expedito y rápido de la acción judicial.

El 28 de julio, recibí un correo electrónico de don Guillermo Ruz Moncado, de la Octava Región. Seguramente él ha tenido

muchas dificultades, como muchos en Concepción, para dar a conocer su situación. Por lo menos, el canal del cable y el canal de la Cámara de Diputados nos permiten difundir lo que don Guillermo Ruz nos señala.

Dice que a casi cinco meses de ocurrida la catástrofe, nadie ha sido capaz de cumplir sus funciones; ningún organismo -dice- ha sido capaz de cumplir sus funciones en forma correcta y menos oportuna.

La desinformación -expresa- ha sido brutal y nos ha jugado en contra, siendo aprovechada por inescrupulosos empresarios -y señala a la Inmobiliaria Futuro-, y poco transparentes directores de organismos públicos.

Puntualmente -agrega-, por una falta grave de transparencia, no hemos podido acceder a documentos que por ley debemos tener, simplemente por mal manejo administrativo y/o falta de voluntad.

Las personas -agrega don Guillermo Ruz- que vivíamos en el segundo edificio con más daño después de Alto del Río, el edificio Plaza del Río, que actualmente cuenta con una irregular orden de demolición parcial, no hemos logrado obtener lo básico en términos de información ni de documentos.

Luego don Guillermo Ruz me señala en su correo electrónico que la Dirección de Obras Municipales, en un acto tremendamente negligente -señala-, ha emitido alrededor de cinco formatos distintos de certificación de inhabilitación, que indican algunas reparaciones, contando con orden de demolición, entre otras cosas, y contradictorias catalogaciones que caen incluso en lo absurdo. Incluso, han emitido dos tipos distintos y contrarios para un mismo departamento, lo que los ha perjudicado tremendamente, puesto que este documento es fundamental al momento de postular al subsidio habitacional para damnificados, proceso que culminara el 30 de julio, plazo que lamentablemente él sentía y siente que va a dejar fuera a muchos de sus vecinos en este proceso de postulación.

Sigue su correo manifestando lo complejo de la situación que lo aqueja, cómo siente que sólo Santiago es Chile; que la Octava Región está siendo olvidada y cómo las regiones seriamente impactadas por el terremoto no están teniendo alternativas ni vías para ejercer sus derechos, levantarse y salir adelante.

En ese contexto, cuando una senadora de la República presenta un proyecto como el que nos convoca, que permite un mejor amparo judicial -repito- contratar abogados y tener en conjunto los beneficios de las consecuencias jurídicas que el fallo respectivo dictamine, es evidente que, a lo menos, constituye una luz de esperanza no sólo política, sino que jurídica, institucional y judicial para que quienes requieren hacer valer sus derechos y que hoy se ven desamparados, lo hagan.

Por eso, anuncio mi voto favorable y el de la bancada de la Democracia Cristiana al proyecto, ya sancionado en el Senado.

He dicho.

*-Aplausos.*

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señora Presidenta, como muy bien señaló el diputado Rincón, el proyecto ha sido largamente esperado, y me gustaría que se emitiera -por la expectativa que vamos a crear- un informe en derecho para saber si tiene o no efecto retroactivo.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Uriarte.

El señor **URIARTE**.- Señora Presidenta, en mi condición de Presidente de la Comisión de Vivienda, me correspondió poner

sobre tabla el proyecto que debatimos, atendida la importancia del tema, la urgencia en ser tratado y su pertinencia a propósito de las consecuencias del terremoto.

Hoy cuesta mucho encontrar líneas de crédito en los bancos que apoyen a personas que han sufrido un efectivo detrimento, menoscabo o daño en sus propiedades para reconstruirlas o repararlas.

Por lo mismo, nos pareció pertinente tratar la iniciativa con cierta premura. Era una novedad.

Nos parece que debemos enfrentar estos temas con valentía, pero también con rigor.

En los años setenta, a las empresas sólo se les pedía prestar un buen servicio o vender un buen producto a un buen precio. El mundo cambió y hoy a las empresas se les requiere -cualquiera sea su naturaleza- hacerse cargo de las externalidades que pueden provocar.

Ha quedado en evidencia que la ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores es un muy buen instrumento, precisamente para que las empresas se hagan cargo de la externalidad que provocan, y en el ámbito de la construcción, hacía falta también una institución como ésa.

Por eso, aprobamos en general y en particular el proyecto, que se trató sobre tabla. Sin embargo, quiero agregar que después de un mejor estudio de sus contenidos, he reflexionado en algunas materias, sobre todo a propósito del daño moral.

Creo que no es bueno despachar un proyecto que aborda un tema tan sensible y tan complejo como el daño moral, que responde, además, a una naturaleza completa y enteramente distinta al espíritu de la demanda colectiva.

Por eso, he suscrito una indicación que presentó la semana pasada el diputado Juan Lobos, para que el proyecto vuelva a Comisión, con el único objeto de perfeccionarlo.

Hacía falta una institución de esta naturaleza; pensamos que constituye un avance y

va en la línea correcta, aprobamos la iniciativa, pero, sin perjuicio de ello, creemos que vale la pena darle una segunda vuelta y para eso está el proceso legislativo, para que lo podamos pensar, ponderar y perfeccionar en la medida de lo posible.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Fuad Chahín.

El señor **CHAHÍN**.- Señora Presidenta, en primer lugar, felicito a la senadora Soledad Alvear por esta iniciativa, respecto del caso particular y dramático que han vivido muchas familias afectadas por el terremoto, que quizás han perdido o han visto severamente dañado, el más anhelado de los bienes, la vivienda, que viene a llenar un vacío, a corregir una desigualdad, a nuestro juicio absolutamente arbitraria e injustificada en la ley sobre Protección de los Derechos de las Consumidoras, porque lo que permiten justamente las demandas colectivas es facilitar el procedimiento para reclamar la adecuada e íntegra indemnización de perjuicios que sufren siempre, en particular, los consumidores.

Se permite demandar colectivamente perjuicios, porque si bien se ve afectado un interés colectivo y difuso, siempre lo sufre la persona.

Eso es bastante coincidente con otro proyecto que resuelve el tema más general, y que dice relación con la posibilidad de demandar siempre por el daño moral en las demandas colectivas.

Hoy es posible hacerlo, pero en un procedimiento individual. Eso, de alguna manera, tergiversa el espíritu y la motivación de las demandas colectivas que, justamente, buscan facilitar el acceso a la justicia de los consumidores afectados en sus derechos.

A continuación, me haré cargo de algunas observaciones que se hicieron en la se-

sión anterior, cuando se inició la discusión del proyecto.

Se señaló que, en realidad, ampliar el ámbito de la competencia era innecesario. Comparto ese planteamiento, porque la aplicación de la ley del consumidor está dada por la letra b) de su artículo 2° bis.

Por lo tanto, siempre es aplicable la ley del consumidor cuando se demanda a través de un procedimiento colectivo.

No parece un poco redundante en este proyecto; sin perjuicio de aquello, dicen que lo que abunda no daña; por lo tanto, ratifica la aplicación de la ley del consumidor sobre la materia, cuando se demanda por medio del procedimiento de acciones colectivas.

Por otra parte, el diputado de la Unión Demócrata Independiente, señor Juan Lobos, formuló algunas observaciones sobre la materia. A mi juicio, al estar en contra del daño moral en sí mismo, sea que se demande mediante acciones colectivas o individuales, por aplicación de la ley del consumidor o por cualquier otra causa o motivo, él tiene un problema distinto, conceptual.

Eso es absolutamente improcedente discutirlo acá. Además, tiene que ver con visiones distintas. Por eso, deseo plantear las siguientes preguntas: cuando existe un delito o un cuasidelito de homicidio, ¿sólo sería civilmente indemnizable el valor de los servicios funerarios? ¿Acaso no se tiene también la posibilidad de valorar pecuniariamente el dolor de la familia por la pérdida de un ser querido?

Por otro lado, si trata de perjuicios materiales, ¿acaso sólo se debe indemnizar el valor de la reparación o destrucción de un bien inmueble, o el costo alternativo de la renta de arrendamiento? ¿Acaso no es indemnizable la frustración, el dolor físico o la amargura de una familia que ve cómo su patrimonio o ahorros de toda su vida se derrumban por el incumplimiento de una normativa?

Además, el tema de fondo, la factibilidad de indemnizar el daño moral, también está

resuelta. Hoy, la posibilidad de reclamar reparación por daño moral está contemplada en el artículo 3º, letra e) de la ley N° 19.496, sobre Protección de los Derechos de los Consumidores.

Lo único que estamos debatiendo acá es si ese derecho consagrado de los consumidores se puede reclamar en forma colectiva o individual. Es decir, si le vamos facilitar la posibilidad de recurrir a la justicia en forma organizada o si se la vamos a hacer muy engorrosa desde el punto de vista económico y procesal, que ese derecho sustantivo reconocido por ley, en definitiva, será más bien declarativo.

Ésa es la discusión. Nada más ni nada menos que eso. Por ello, es indispensable despachar el proyecto.

Respecto de la duda del diputado García, puedo responder que éstas son normas procesales, por lo tanto, rigen in actum. Por lo tanto, estando reconocido el derecho de los consumidores a demandar la reparación de un daño moral, ya está, es preexistente al hecho. La aprobación de la iniciativa permitiría demandar colectivamente. En tal caso, se aplica la norma que rige en ese momento.

Por lo tanto, su despacho haría perfectamente posible que los miles de consumidores, propietarios de viviendas afectados por el terremoto, se organicen; o que el Sernac u organizaciones de consumidores en su representación, presenten demandas colectivas respecto de un daño que no es colectivo, sino personal. Pero eso se resuelve porque el propio procedimiento colectivo le permite al juez establecer grupos y subgrupos, categorías de consumidores afectados, para que se puedan dar las indemnizaciones adecuadas a cada consumidor, de acuerdo con su propia realidad, según el daño que sufrió.

Por eso, nos parece que el proyecto está muy bien orientado; además, es coincidente con otro que resuelve el tema más de fondo y que fue aprobado en general por la Sala, pero tuvo que volver a Comisión.

Llamo a votarlo favorablemente, a dar una señal clara a los afectados por el terremoto, en el sentido de que en vez de ponerles barreras para la reparación de los perjuicios sufridos, les vamos a dar las facilidades a fin de que ejerzan un derecho ya consagrado en la ley; y de esa manera, no sean sólo indemnizados por el daño patrimonial, es decir, por el daño emergente y el lucro cesante, sino también por el daño moral, esa afectación psicológica, ese dolor que sufrieron muchas familias al ver cómo las empresas constructoras no cumplieron con lo establecido en la ley.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Ha terminado el Orden del Día.

*-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:*

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Corresponde votar en general el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en moción, que permite la aplicación del procedimiento de demandas colectivas en los juicios por daños o perjuicios en la calidad de las construcciones.

Se hace constar que el N° 1 de la letra B) del artículo único debe ser aprobado con el voto afirmativo de 69 señores diputados y señoras diputadas, por contener normas de carácter orgánico constitucional que inciden en la organización y atribuciones de los tribunales de justicia.

Hago presente que la Comisión recomienda aprobar el proyecto en los mismos términos que lo hicieron la Comisión y el Senado.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 90*

votos; por la negativa 4 votos. Hubo 3 abstenciones.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- **Aprobado.**

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

Aguiló Melo Sergio; Alinco Bustos René; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bobadilla Muñoz Sergio; Burgos Varela Jorge; Campos Jara Cristián; Cardemil Herrera Alberto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cornejo González Aldo; Cristi Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; García García René Manuel; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; Goic Boroevic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Gálvez Hugo; Hales Dib Patricio; Hasbún Selume Gustavo; Hoffmann Opazo María José; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Lobos Krause Juan; Lorenzini Basso Pablo; Macaya Danús Javier; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Moreira Barros Iván; Muñoz D'Albora Adriana; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez

Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Sauerbaum Muñoz Frank; Schilling Rodríguez Marcelo; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Tarud Daccarett Jorge; Torres Jeldes Víctor; Turre Figuerola Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Uriarte Herrera Gonzalo; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Vilches Guzmán Carlos; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica

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

Araya Guerrero Pedro; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Urrutia Bonilla Ignacio.

*-Se abstuvieron los diputados señores:*

Bertolino Rendic Mario; Salaberry Soto Felipe; Santana Tirachini Alejandro.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Por haber sido objeto de indicaciones, vuelve a la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano para segundo informe.

Tiene la palabra el diputado señor Roberto León.

El señor **LEÓN**.- Señora Presidenta, solicito que recabe el asentimiento de la Sala para tratar las indicaciones en esta sesión.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Señor diputado, al respecto, no hubo unanimidad. Por lo tanto, el proyecto pasa a la Comisión de Vivienda, con el compromiso de un pronto despacho.

**VI. PROYECTOS DE ACUERDO****DERECHO DE ACCESO Y TRANSPORTE DE TODAS LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LAS ESTACIONES DE LÍNEAS 1 Y 2 DEL METRO DE SANTIAGO. (Votación).**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Corresponde votar, por última vez, el proyecto de acuerdo N° 111, que plantea garantizar el derecho de acceso y transporte a todas las personas con discapacidad en las estaciones de líneas 1 y 2 del Metro de Santiago.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 81 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.*

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

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

Aguiló Melo Sergio; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Raserá Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Burgos Varela Jorge; Campos Jara Cristián; Cardemil Herrera Alberto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cristi Marfil María Angélica; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Eluchans Urenda Edmundo; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; Goic Boroevic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Gálvez Hugo; Hasbún Selume Gustavo; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Latorre Carmona

Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Lorenzini Basso Pablo; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Moreira Barros Iván; Muñoz D'Albora Adriana; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Tarud Daccarett Jorge; Torres Jeldes Víctor; Turrez Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Vilches Guzmán Carlos; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

**SITUACIÓN REMUNERACIONAL DE TRABAJADORES DE LA JUNTA NACIONAL DE JARDINES INFANTILES.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura al siguiente proyecto de acuerdo.

El señor **LANDEROS** (Prosecretario accidental).- Proyecto de acuerdo N° 113, de los diputados señores González, Tuma, Castro, Espinosa, don Marcos; Jiménez, Saffirio, Teillier, Venegas, Cornejo y Aguiló, que en su parte resolutive dice:

“La Cámara de Diputados acuerda:

1°. Reconocer el trabajo de excelencia realizado por las trabajadoras y trabajadores de la Junta Nacional de Jardines Infantiles, quienes gracias a su empeño y dedicación han permitido que el Estado haya ampliado enormemente la cobertura de los servicios de salas cunas y jardines infantiles a lo largo del país.

2°. Expresar su preocupación por la situación funcionaria de las trabajadoras y trabajadores de la Junta Nacional de Jardines Infantiles.

3°. Solicitar a S.E. el Presidente de la República y a los ministros de Hacienda y Educación, que atiendan las peticiones de los trabajadores de la Junta Nacional de Jardines Infantiles, en el sentido de equiparar sus beneficios remuneracionales en al menos las mismas condiciones que los trabajadores adscritos a la Asociación Nacional de Empleados Fiscales, ANEF.

4°. Solicitar que se envíe al Congreso Nacional un proyecto de ley que les permita ser beneficiarios de la ley N° 20.212, que establece incrementos a los bonos de gestión por cumplimiento de metas institucionales y renovar la vigencia de la norma que establece bonos de estímulo al retiro, que terminan su vigencia el 31 de julio próximo.”.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra para hablar a favor del proyecto de acuerdo.

Tiene la palabra el diputado señor Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, este proyecto de acuerdo es de la mayor importancia para que el personal de la Junta Nacional de Jardines Infantiles pueda trabajar en condiciones adecuadas para atender a los niños de los jardines infantiles.

El proyecto no tiene otro objetivo que exigir que los derechos que se han entregado al resto de los trabajadores de la Adminis-

tración Pública, que se benefician de lo que establece la ley N° 20.212, puedan extenderse a las trabajadoras y trabajadores de la Junji, tal como se ha conversado con ellos y con las autoridades desde hace bastante tiempo.

La iniciativa persigue que esos trabajadores y trabajadoras tengan derecho a los incrementos, a los bonos de gestión por cumplimiento de metas institucionales, tal como sucede con el resto de los trabajadores del sector público, y renovar la vigencia de la norma que establece bonos de estímulo al retiro, que termina el 31 de julio próximo.

Se solicita al Gobierno que establezca una mesa de trabajo con las trabajadoras y trabajadores de ese sector, con el objeto de que puedan percibir estos beneficios, más aún ahora que les están exigiendo más permanencia en sus lugares de trabajo para atender a los niños.

En beneficio de los niños de Chile y de las trabajadoras y trabajadores de la Junji, que realizan una labor muy abnegada y de gran calidad, pido aprobar por unanimidad el presente proyecto de acuerdo.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Para intervenir en favor del proyecto de acuerdo, tiene la palabra el diputado señor Mario Venegas.

El señor **VENEGAS**.- Señor Presidente, los diputados de la bancada de la Democracia Cristiana vamos a apoyar el proyecto de acuerdo.

Diferentes diputados, en diversas instancias, sostuvimos conversaciones con las asociaciones de funcionarios de la Junji a fin de dar cuerpo a este proyecto que, a nuestro juicio, hace una justa solicitud: que los beneficios que la ley otorga a otros funcionarios de la Administración del Estado se

hagan extensivos a las funcionarias y los funcionarios de la Junji.

De más está destacar la importancia del aumento de la cobertura de la educación preescolar y la implicancia que ello tiene en un objetivo mayor, de Estado: mejorar la calidad de la educación en el país, con todo lo que representa.

Por lo tanto, es muy importante adoptar las medidas conducentes a alcanzar ese objetivo.

Por una cuestión de justicia, quiero mencionar que, en estos días, han asistido a la Cámara de Diputados representantes de las organizaciones de trabajadores de la Fundación Integra, institución que también tiene relación con la educación preescolar y que padece una situación bastante deficitaria en cuanto a las remuneraciones.

En nombre de la bancada de la Democracia Cristiana, anuncio que vamos a apoyar entusiastamente este proyecto de acuerdo, que va en la dirección de hacer un gran esfuerzo por mejorar la educación preescolar en nuestro país.

He dicho.

*-Aplausos en las tribunas.*

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra para rechazar el proyecto de acuerdo.

Ofrezco la palabra.

En votación.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 66 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.*

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

*Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Aguiló Melo Sergio; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Bertolino Rendic Mario; Campos Jara Cristián; Carmona Soto Lautaro; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Díaz Díaz Marcelo; Farías Ponce Ramón; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; Goic Boroevic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Gálvez Hugo; Gutiérrez Pino Romilio; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; Lorenzini Basso Pablo; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Melero Abaroa Patricio; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Díaz Nicolás; Morales Muñoz Celso; Moreira Barros Iván; Muñoz D'Albora Adriana; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Santana Tirachini Alejandro; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Torres Jeldes Víctor; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Vallespín López Patricio; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Vilches Guzmán Carlos; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

**AUMENTO DEL NÚMERO DE HORAS DESTINADAS A EDUCACIÓN CÍVICA.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura al siguiente proyecto de acuerdo.

El señor **LANDEROS** (Prosecretario accidental).- Proyecto de acuerdo N° 116, de las diputadas señoras Mónica Zalaquett, María Angélica Cristi, María José Hoffmann y Ximena Vidal, y de los diputados señores Hasbún, García, Auth, Uriarte, Sabag y Rincón, que en su parte dispositiva expresa:

“La Cámara de Diputados acuerda:

Solicitar al Presidente de la República, don Sebastián Piñera Echenique, y al ministro de Educación, don Joaquín Lavín Infante, que se adopten las medidas correspondientes con el propósito de modificar el currículum escolar, aumentando el número de horas destinadas a educación cívica y formación ciudadana, ampliando sus contenidos.”.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Para intervenir a favor del proyecto, tiene la palabra la diputada señora Mónica Zalaquett.

La señora **ZALAUQUETT** (doña Mónica).- Señor Presidente, como sabemos, la educación es el principal motor del desarrollo social y humano de un país, y una poderosa herramienta -si no la mejor- para garantizar igualdad de oportunidades.

Por esa razón, el Gobierno ha puesto énfasis en implementar medidas que mejoren la calidad de la educación y es justamente en esta línea avanza el presente proyecto.

De acuerdo a su definición, la educación cívica es el proceso a través del cual se promueve el conocimiento y la comprensión del conjunto de normas que regulan la vida social, y la formación de valores y actitudes que permiten al individuo integrarse a la

sociedad. En términos simples, contribuye a la convivencia social y a la formación de ciudadanos conocedores de nuestros deberes y derechos, los que pueden ir desde respetar a nuestros pares hasta no estacionar en lugares destinados a discapacitados. Es decir, se trata de ser capaces de vivir en democracia y en una comunidad organizada.

Hasta fines de la década pasada, la mayoría de nuestros niños contaron con clases de educación cívica. Sin embargo, la reforma educacional terminó con la asignatura pese a que, en ese mismo período, países como Italia y España la estaban reponiendo en sus respectivos currículos escolares.

Simultáneamente, y de acuerdo con datos entregados por el INE y el Servicio Electoral, la inscripción electoral de los jóvenes ha descendido progresivamente. A comienzos de la década, el 55,3 por ciento de los jóvenes en edad de votar estaban inscritos, mientras que actualmente sólo el 27 por ciento de este mismo grupo hizo este trámite. Peor aún, sólo el 9 por ciento de los chilenos entre dieciocho y veintinueve años de edad está inscrito. Es decir, el 91 por ciento de los menores de treinta años de edad no participa de las decisiones políticas más trascendentes del país, porque han renunciado a este derecho.

Mientras nuestro padrón electoral envejece, el mundo político se pregunta cómo reencontrar a los jóvenes, cómo convencerlos de lo fundamental que es contar con su voluntad soberana en las decisiones democráticas.

Las razones de su omisión son múltiples, pero, tal como ha sido la experiencia internacional, es altamente probable que el hecho de asegurar su formación ciudadana y ayudarlos a generar conciencia de su rol como miembros de la comunidad nacional desde la adolescencia sería un gran paso.

Así también, no podemos olvidar lo importante que es revitalizar nuestra identidad y sentido de pertenencia. En un mundo globalizado, relegar nuestras raíces es suma-

mente fácil. Por lo mismo, recordar nuestros símbolos patrios y emblemas nacionales se hace esencial, ya que a través de ellos nos identificamos, representamos nuestros valores, metas e historia como nación. Aprender a respetar y querer nuestro himno, la bandera, el escudo y las tradiciones que nos definen como país es parte de ser chilenos, de querer esta tierra y su unidad a lo largo del tiempo. En definitiva, es tomar conciencia de lo que somos como país.

También quiero destacar la importancia de incluir criterios y definiciones económicas y financieras de uso cotidiano que en la actualidad forman parte de nuestro día a día. Esto permitirá a nuestros jóvenes tomar mejores decisiones frente a las imposiciones propias del mundo moderno. Reposicionarnos a nivel mundial y transmitir a nuestros niños la importancia de participar activamente en la sociedad es una tarea esencial y de la que debemos hacernos cargo en forma urgente.

Por lo mismo, considero fundamental que se reincorpore esta materia en los currículos de estudio del Ministerio de Educación.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Para intervenir a favor, tiene la palabra el diputado Alberto Robles.

El señor **ROBLES**.- Presidente agradezco a la diputada Mónica Zalaquett la presentación de este proyecto de acuerdo, que apoyo, porque si el ministro Lavín accede a lo que se pide, en el sentido de aumentar las horas de educación cívica, vamos a tener mejor democracia y mejores ciudadanos, que conozcan no solamente sus derechos sino también sus deberes. Por cierto, desde el punto de vista cívico, podemos tener una acción mucho más centrada en la persona, en el ser humano.

Por eso, respaldo este proyecto y pido a los colegas que lo aprueben por unanimidad,

porque me parece esencial para la vida democrática del país.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra para intervenir en contra del proyecto de acuerdo.

Ofrezco la palabra.

¿Habría acuerdo de la Sala para aprobar el proyecto en forma unánime?

No hay acuerdo.

En votación.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 65 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.*

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

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

Aguiló Melo Sergio; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Cardemil Herrera Alberto; Carmona Soto Lautaro; Cristi Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Farías Ponce Ramón; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; Goic Boroovic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Gálvez Hugo; Gutiérrez Pino Romilio; Hasbún Selume Gustavo; Hoffmann Opazo María José; Jarpa Wevar Carlos Abel; Latorre Carmona Juan Carlos; León Ramírez Roberto; Macaya Danús Javier; Melero Abaroa Patricio; Molina Oliva Andrea; Morales Muñoz Celso; Moreira Barros Iván; Norambuena Farías

Iván; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Santana Tirachini Alejandro; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Torres Jeldes Víctor; Turrez Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vilches Guzmán Carlos; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

#### **PRIORIDAD EN TRASLADOS DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- El señor Prosecretario dará lectura a la parte dispositiva del proyecto de acuerdo N° 117.

El señor **LANDEROS** (Prosecretario accidental).- Proyecto de acuerdo N° 117, de la diputada señora Rubilar, doña Karla, y de los diputados señores Browne, Rojas, Von Mühlenbrock, Pérez, don Leopoldo; Edwards y Barros, que en su parte resolutive expresa:

“La Cámara de Diputados acuerda:

Solicitar a S.E. el señor Presidente de la República hacer llegar a este Congreso una iniciativa que entregue prioridad de traslado a los funcionarios de servicios públicos que, al momento de ser transferidos, no tengan cónyuge o familia constituida, por sobre aquellos que sí las tienen, o, en su defecto, entregar un bono de servicio cuya utilidad sea el traslado de la familia a una zona alejada a donde se planea destinar al funcionario.”.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Para intervenir a favor del proyecto de acuerdo, tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señor Presidente, para que se entienda, el proyecto se refiere a la prioridad en los traslados de funcionarios públicos que viven en sus regiones de origen, pero que, por motivos de servicio, deben trasladarse a otras regiones donde, lamentablemente, esa función escasea. Me ha tocado ver, junto con los otros parlamentarios que adhieren a esta iniciativa, que en esta situación no se da prioridad a aquellos que no tienen familia y, muchas veces, dichos funcionarios -por ejemplo, de Carabineros, de Gendarmería, de Investigaciones u otros-, se deben trasladar a otras regiones y, lamentablemente, dejan atrás a sus familias. A veces, es necesario enviar a especialistas a un lugar, porque allí no los hay; pero, a menudo, esas instituciones no tienen recursos para que los funcionarios puedan radicarse con sus esposas e hijos.

Es necesario que cambie esta situación. Son demasiados los requerimientos que parlamentarios de diferentes distritos reciben de funcionarios que quieren volver a sus lugares de origen o, por lo menos, que sus familiares puedan acompañarlos a los destinos donde deberán realizar su labor.

Por lo tanto, el motivo de este proyecto de acuerdo es solicitar al Presidente de la República una fórmula para que dichos servidores públicos puedan estar acompañados de sus familias, como corresponde, y que quienes no las tengan puedan realizar ese tipo de servicios durante un período determinado o hasta que ellos también conformen sus propias familias.

Es de toda justicia que se pueda revisar esta situación.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Para hablar a favor del proyecto de acuerdo, tiene la palabra el diputado Jorge Sabag.

El señor **SABAG**.- Señor Presidente, solamente quiero manifestar mi apoyo a esta iniciativa de la diputada Karla Rubilar, porque ésa es una situación que día a día viven cientos de funcionarios trasladados.

Me ha tocado ver a personal de Gendarmería que es trasladado a lugares muy apartados de los lugares en que residen, donde deben dejar a sus familias. Por lo tanto, como una medida pro familia, en la que todos estamos de acuerdo, sería muy pertinente que el Presidente de la República envíe un proyecto que regule esta materia, de manera que siempre se priorice a la familia por sobre las necesidades de las instituciones.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Para intervenir en contra del proyecto de acuerdo, tiene la palabra el diputado Fuad Chahín.

El señor **CHAHÍN**.- Señor Presidente, considero que este proyecto de acuerdo es muy bien intencionado y estaría en condiciones de respaldarlo; sin embargo, presenta una omisión en su redacción.

Me parece bien cuando se trata de traslados no voluntarios; no así cuando son solicitados por los propios funcionarios que, muchas veces, por estar viviendo separados de su familia, por razones laborales, y su familia debe estar en un lugar distinto, solicitan el traslado, pero, tal como está redactado el proyecto, no tendrían prioridad para ese propósito.

Por lo tanto, es absolutamente atendible la solicitud si se precisa que se trata de traslados no voluntarios, es decir, cuando es la institución la que decide el traslado, pero no a solicitud del funcionario.

La redacción del texto le otorga la prioridad siempre, porque no hace distinción si es voluntario o no, a los solteros. Por lo tanto, al final es discriminatorio con quienes no son solteros y solicitan voluntariamente un traslado para estar más cerca de sus familias.

Entiendo el espíritu del proyecto, pero si se hubiese hecho esa precisión de no voluntario, lo habría apoyado con mucho entusiasmo.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra para impugnar el proyecto de acuerdo.

Ofrezco la palabra.

En votación.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 30 votos; por la negativa, 0 voto. Hubo 2 abstenciones.*

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- No hay quórum.

Se repite la votación.

*-Repetida la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 27 votos; por la negativa, 0 voto. Hubo 2 abstenciones.*

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Por no haberse alcanzado nuevamente el quórum requerido, la votación del proyecto de acuerdo N° 117 queda pendiente para la próxima sesión ordinaria.

*-Los textos íntegros de los proyectos de acuerdo figuran en la página de internet de la Cámara de Diputados, cuya dirección es: <http://www.camara.cl/trabajamos/pacuerdos.aspx>*

## VII. INCIDENTES

### INFORMACIÓN POR DEMORA EN HABILITACIÓN DE SEMÁFOROS EN COMUNA DE SAN BERNARDO. Oficio.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité del Partido por la Democracia, tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor **FARIÁS**.- Señor Presidente, en San Bernardo, una comuna de mi distrito, hay un semáforo que lleva casi dos años sin funcionar. Está tapado con bolsas plásticas y llama mucho a confusión.

Cada semáforo cuesta aproximadamente 15 millones de pesos y no sabemos por qué en una de las calles principales de San Bernardo, avenida Colón, no está en funcionamiento el semáforo en cuestión, sobre todo si se ha hecho una inversión bastante grande. Lo mismo ocurre en Los Morros.

Por eso, pido que se oficie al alcalde de San Bernardo para que nos señale las razones por las cuales esos semáforos no están funcionando y si hay otros en las mismas condiciones.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría.

### RECHAZO A INSTRUCTIVO GUBERNAMENTAL SOBRE VESTIMENTA DE FUNCIONARIOS DEL GOBIERNO REGIONAL DE COQUIMBO. Oficio.

El señor **FARIÁS**.- Señor Presidente, además, voy a referirme a un tema que ha sido noticia de carácter nacional. Me refiero al famoso instructivo que apareció en Coquimbo, que aparentemente emanó del Gobierno Regional, mediante el cual se prohíbe a las funcionarias usar minifalda, blusas que muestren los hombros, etcétera. Impresiona

que en estos tiempos ocurran hechos como éste y como el de la famosa minuta en Atacama, que pedía a los jefes conformar un listado con la filiación sindical e información política de los funcionarios de la intendencia. Es absolutamente inaceptable que estén ocurriendo hechos así en este gobierno, que nos vuelven a la época de la Inquisición y constituyen un retroceso.

Luego, nos encontramos con que el Gobierno está desarrollando una verdadera persecución contra el Partido Comunista, al tratar de relacionarlo con las FARC, sin mostrar documentos. El ministro del Interior y hasta el Presidente de la República hablan sobre estos temas.

En Chile se están dando signos de estar volviendo a la oscura dictadura, que en algún momento estuvo instalada, época en que se perseguía a la gente. Incluso, en esta Cámara se repartió entre nuestras secretarías un instructivo para reaccionar ante la posible instalación de bombas.

Estamos dirigiéndonos hacia una situación gravísima, en que se está tratando de asustar a la gente; estamos entrando en una especie de régimen en que impera el terror para gobernar, lo que, a nuestro juicio, es inaceptable, como lo es también que a los funcionarios del Gobierno Regional de Coquimbo se les diga cómo deben vestirse y que en la Intendencia de Atacama se pida la filiación política y sindical de sus funcionarios.

Es impresentable que se persiga a un partido político, rememorando los viejos tiempos de la famosa ley maldita.

Por lo anteriormente expuesto, pido que se oficie al intendente de la Región de Coquimbo, para que informe a esta Cámara sobre el mentado instructivo y que nos digan quién lo confeccionó. Dicen que lo elaboró un comité ejecutivo. De ser así, pido que se nos señale quiénes integraron ese comité ejecutivo que confeccionó el famoso instructivo, el mismo que nos hace retroceder en el

tiempo y que nos devuelve a los oscuros años en que primaba el terror en lugar de la democracia.

Por último, el diputado señor Jaramillo me pide rectificar una información que señala, equivocadamente, que esto ocurrió en la Región de Los Ríos, en circunstancias de que ocurrió en la de Coquimbo.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría, con la adhesión de la diputada señora Carolina Goic y de los diputados señores León, Ortiz, Walker, Ojeda, Jaramillo, Latorre, González, Gutiérrez, don Hugo, y Carmona.

#### **PREOCUPACIÓN POR LEGALIDAD DE ACTO REVOCATORIO DE LICITACIÓN DE PROGRAMA DE LA JUNAEB. Oficios.**

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

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, es de público conocimiento que los recortes presupuestarios del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) para financiar la reconstrucción posterremoto afectó la realización de importantes proyectos públicos que estaban en carpeta. Pero esta justificación se está usando también para proyectos que fueron licitados con posterioridad al terremoto.

Al nuevo Programa de Apoyo Integral a la Retención Escolar de la Junaeb le fueron recortados los recursos el 2 de agosto, mediante resolución de ese organismo.

Se trata de un programa fundamental para asegurar la continuidad de estudio de los niños y las niñas en situación de vulnerabilidad social. Para este programa, el Gobierno llamó a concurso el 7 de junio de 2010, con mucha posterioridad al terremoto.

Una serie de entidades y organizaciones no gubernamentales participaron, dedicando

tiempo y recursos en preparar sus postulaciones; pero cuando se estaba a punto de adjudicar este programa, fundado en una supuesta fuerza mayor derivada del terremoto, se dejó todo sin efecto mediante resolución exenta 2773, de fecha 2 de agosto de 2010, suscrita por el secretario general de la Junaeb.

A nuestro juicio, aquí se han cometido dos infracciones. La primera de índole política y social, al tratar de emplear el terremoto para justificar la poda indiscriminada del gasto social, decepcionando, de paso, a la ciudadanía.

La segunda, tan grave como la anterior, es haber generado un daño patrimonial a las distintas organizaciones de la sociedad civil que invirtieron tiempo y dinero en participar en el proceso.

Por lo anterior, y en vista de este acto revocatorio, con claros visos de ilegalidad y arbitrariedad, pido oficiar al contralor general de la República para que informe sobre la legalidad y oportunidad de esta decisión y analice a fondo los procesos licitatorios en curso en la Junaeb, desde el 11 de marzo de 2010 a la fecha.

Asimismo, pido enviar un oficio a la Junaeb para que informe las razones de su decisión, toda vez que, con fecha posterior, abrió una licitación exprés, con contenido semejante y montos presupuestarios que aparecieron posteriormente, desvirtuando el argumento dado para cancelar el anterior llamado, que estuvo fundado en carecer de disponibilidad presupuestaria. Entonces, hay una abierta contradicción en estas medidas.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de la diputada señora Carolina Goic y de los diputados señores Roberto León, Sergio Ojeda, José Miguel Ortiz y Enrique Jaramillo.

**PREOCUPACIÓN POR REPRESIÓN POLICIAL CONTRA ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS EN SANTIAGO. Oficio.**

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, en segundo lugar, hace algunos momentos se ha producido una fuerte represión a los estudiantes de las distintas universidades que estaban realizando manifestaciones en las calles de Santiago. Ha sido una acción absolutamente inusitada de Carabineros.

Por lo tanto, pido oficiar al ministro del Interior, para que informe las razones por las que se está procediendo de esa manera, debido a que las manifestaciones estaban autorizadas y pretendían defender la educación pública del país.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviará el oficio solicitado, con la adhesión de la diputada señora Carolina Goic y los diputados señores Roberto León, Sergio Ojeda, José Miguel Ortiz y Enrique Jaramillo.

**ACLARACIÓN DE NOTICIA SOBRE INSTRUCTIVO. Oficio.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señor Presidente, sólo quiero reiterar lo que equivocadamente se publicó en las noticias y que fue expuesto por el diputado Ramón Farías.

En las noticias apareció que en la Región de Los Ríos se realizó la torpe -por decir lo menos- minuta que señala que las damas deben tener compostura en la vestimenta. ¿De qué compostura estamos hablando?

Aclaro que en la Región de Los Ríos existe muy buen clima entre el gobierno regional, dirigido por el señor intendente, y los funcionarios de la Intendencia. Por lo tanto, quiero dejar establecida esa salvedad.

Pido que copia íntegra de mi intervención sea enviada al intendente de la Región de Los Ríos, para que conozca lo que acabo de señalar.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría, con la adhesión de los diputados señores José Miguel Ortiz y Sergio Ojeda.

En el tiempo del Comité Independientes-PRI, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

**ENVÍO A COMISIÓN DE VIVIENDA DE INDICACIONES A PROYECTO QUE PERMITE APLICACIÓN DE DEMANDAS COLECTIVAS.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité Demócrata Cristiano, tiene la palabra, por dos minutos, el diputado señor Roberto León.

El señor **LEÓN**.- Señor Presidente, quiero pedir a la Mesa de la Corporación que envíe de inmediato a la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano las indicaciones al proyecto de ley que permite la aplicación del procedimiento de demandas colectivas en los juicios por daños y perjuicios en la calidad de las construcciones, pues hoy tenemos sesión a las 15.30 horas.

Realmente, es lamentable lo que pasó hace poco en la Sala. Hay que recordar que este proyecto viene aprobado por la unanimidad de los senadores y también fue aprobado por unanimidad en la Comisión.

Éste es un proyecto que inició la senadora Soledad Alvear, pero que contó con el respaldo de senadores de la UDI, como los señores Longueira y Coloma, que hoy nos acompaña en la Sala. Por consiguiente, es increíble que algunos diputados de la UDI no hayan dado la unanimidad para haber visto hoy las indicaciones en la Sala.

De manera que quiero hacer dos peticiones. Primero, que la Mesa envíe de inmedia-

to las indicaciones a la Comisión de Vivienda, para que las podamos ver sobre Tabla, a las 15.30 horas, y puedan volver mañana a la Sala.

Y segundo, pedir, con todo respeto, al senador Coloma -que está presente-, en su condición de presidente de la UDI, que se dé una vuelta por los comedores y hable con los diputados de la UDI para que ayuden y, tal como ocurrió en el Senado, tengamos resuelto hoy este tema en la Comisión, para que mañana se vote el proyecto en la Sala.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviarán a la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano las cuatro indicaciones que se presentaron en la Sala para que pueda tratarlas en el día de hoy, con la adhesión de la diputada señora Carolina Goic y los diputados señores Jorge Sabag, José Miguel Ortiz, Ricardo Rincón, Sergio Ojeda y Lautaro Carmona.

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, a mi estimado diputado Roberto León se le olvidó pedir una cosa: que el proyecto se ubique en el primer lugar sobre Tabla.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Señor diputado, eso no lo podemos determinar aquí.

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, usted está representando a la Mesa y nuestros Comités quieren eso.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Señor diputado, voy a transmitir su petición a la Presidenta, pero hay otros proyectos que se iban a incluir en la Tabla de mañana.

El señor **CHAHÍN**.- Señor Presidente, pido que cite a reunión de Comités para hoy

en la tarde, a objeto de analizar la posibilidad de poner en Tabla el proyecto que permite la aplicación del procedimiento de demandas colectivas en los juicios por daños y perjuicios en la calidad de las construcciones.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Señor diputado, informaré a la Presidenta de la Cámara sobre su petición. Lo más probable es que se acceda a lo que usted ha solicitado.

#### **PREOCUPACIÓN POR DESPIDO DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS EN DUODÉCIMA REGIÓN. Oficios.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Carolina Goic.

La señora **GOIC** (doña Carolina).- Señor Presidente, quiero referirme a una situación que hemos vivido en los últimos días en la Duodécima Región. Tuvimos la visita del Presidente de la República, Sebastián Piñera, la cual fue más bien deslucida, pues no trajo mayores anuncios para la región, y así lo he planteado públicamente. No tuvo claridad sobre ninguno de los temas en que se esperaba respuesta, especialmente en materia presupuestaria. Por el contrario, dejó mayor confusión y molestia en la gente del municipio, por no ser invitados y no tener acceso.

La comunidad esperaba aprovechar la primera visita del Primer Mandatario, que iniciaba la gira del Bicentenario. Después vimos lo que sucedió en Aysén. Espero que ése no sea el tenor del recorrido por las regiones del país, porque, de lo contrario, la celebración del Bicentenario no será muy auspiciosa. Ojalá esto sirva de experiencia.

Hay un tema específico que no puedo dejar de plantear. El domingo tuvimos una reunión de gabinete y agradecí la posibilidad

de participar y platear directamente algunos temas regionales e inquietudes al Presidente de la República. Una de ellas fue la molestia y preocupación por el trato que han recibido los funcionarios públicos.

No me refiero a funcionarios de confianza -que, por lo demás, al día siguiente del cambio de gobierno dejaron sus cargos a disposición-, sino a profesionales y técnicos que han trabajado honestamente en el servicio público desde hace años, que entienden que son funcionarios del Estado de Chile y que, como tales, cumplen sus tareas. Incluso, en estos cinco meses, muchos de ellos han sido leales colaboradores, porque entienden que se debe trabajar por el país y por la región.

Me sorprendió gratamente la respuesta del Presidente, cuando le señalé que, a pesar de ello, estas personas seguían siendo amedrentadas y perseguidas por su cercanía parlamentaria o por no adherir a las ideas oficialistas o no militar en un partido político de Gobierno. Él señaló que había sido muy claro y enfático en que sólo había dos motivos por los cuales se podían despedir funcionarios. Uno era la mala evaluación de su trabajo, que no cumpliera bien con su labor, y el otro que fueran cargos que no eran necesarios, que tiene relación con tratar de optimizar el trabajo, criterios perfectamente comprensibles.

Sin embargo, hoy me enteré que Klaus Thormann, funcionario a contrata del Sernatur, profesional que ingresó en 1998, que ha trabajado mucho en los programas de promoción, que era el encargado del Departamento de Planificación -por lo demás, no milita en ningún partido político- y siempre ha hecho su trabajo, fue despedido.

Francisco Sánchez, encargado de Información y Promoción, ingresó al Sernatur en 2000. Además, no tiene ninguna militancia política y siempre ha estado trabajando en el Sernatur y ha cumplido una función que todos entendemos. Sin embargo, él también

fue despedido sin que haya habido una evaluación de por medio ni se haya considerado un criterio objetivo. Creo que ni el encargado de planificación ni la tarea de información son funciones o cargos que están de más en una oficina de turismo.

Incluso, el Presidente de la República, en Punta Arenas, me señaló que él mismo había intervenido en los casos en que se había procedido de manera injusta, con el fin de que los funcionarios fueran reintegrados a sus respectivos cargos.

Por lo tanto, solicito que se oficie a los ministros del Interior y de Economía, para que me informen sobre los motivos de esos despidos y que se revise esa situación.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de los diputados señores Ojeda, Sabag, Ortiz y Chahín.

#### **RECHAZO A CANCELACIÓN DE SUBSIDIOS PARA ADQUISICIÓN DE TIERRAS. Oficios.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

El señor **OJEDA**.- Señor Presidente, quiero insistir en los términos de una intervención que hice hace algunos días, porque aún no he recibido respuesta.

Hoy, todas las comunidades indígenas de la ciudad de Osorno están realizando una movilización en las calles para protestar y repudiar la cancelación de los subsidios para la compra de tierras y para apoyar a los mapuches que se encuentran en huelga de hambre en las cárceles del sur de Chile, movimiento al cual adhiero. Sin embargo, me referiré particularmente a la cancelación de los subsidios.

En verdad, no se está cumpliendo con el verdadero espíritu de la ley N° 19.253, que

creó el Fondo para Tierras y Aguas Indígenas. La obligación del Estado es proporcionar esos recursos cuando se cumplen los requisitos y los procedimientos. Desde luego, esa legislación fue hecha para ser cumplida. Si a las comunidades indígenas no les han entregado los fondos correspondientes, entonces se está desnaturalizando el espíritu de la ley. Esos fondos son para los indígenas, por lo que se debe buscar un procedimiento legislativo o administrativo que resuelva esa situación.

Son quince comunidades y varias personas que han quedado sin los dineros para comprar tierras, aunque se entregaron los certificados y tenían la absoluta certeza de que iban a adquirirlas. No obstante, deberán postular nuevamente, pero sin que se les garantice una solución.

¿Por qué ocurrió aquello? La Conadi señala que los plazos para ejecutar la adquisición de tierras con los subsidios entregados a las comunidades indígenas ya vencieron, pues transcurrieron más de seis meses. Pero ellas no tienen la culpa de eso, porque, como los plazos son breves, no alcanzan a hacer todos los trámites necesarios.

¿Qué factores han incidido en ello? Por ejemplo, la demora en la aprobación de la Ley de Presupuestos de la Nación, la inoperancia de la consultora, las vacaciones de los funcionarios y el estudio de los títulos de dominio, que ocupa mucho tiempo. Asimismo, para comprar las tierras se hacen muchas tratativas por cuestiones de precios, ubicación, existencia de agua para el consumo humano, capacidad del uso del suelo productivo y muchas cosas más que requieren mucho tiempo para ser resueltas. Además, no hay un reglamento que establezca la forma, condiciones y requisitos de su operatoria, como lo dispone el artículo 20 de la ley N° 19.253.

Protesto enérgicamente por esa situación anormal que se ha producido en contra de las comunidades indígenas.

Por ello, solicito que se oficie no sólo al director de la Conadi y al ministro de Planificación, sino también al Presidente de la República, con el objeto de que tomen conocimiento de esa situación que los afecta injustamente y se les dé una solución definitiva; de lo contrario, las movilizaciones seguirán, con absoluta justicia.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de los diputados señores Sabag y Ortiz.

#### **HOMENAJE A COMUNA DIEGO DE ALMAGRO POR CELEBRACIÓN DE NUEVO ANIVERSARIO.**

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- En el tiempo adicional correspondiente al Comité Mixto Partido Radical Social Demócrata, Partido Comunista e Independiente, tiene la palabra el diputado señor Lautaro Carmona.

El señor **CARMONA**.- Señor Presidente, quiero rendir un homenaje a la comuna de Diego de Almagro, que mañana 19 de agosto está de aniversario. Si se toma nota del nacimiento de dicha comuna en ese territorio, que surge con el nombre de Pueblo Hundido, en 1972, tendría que asumir que dicha comuna mañana estaría cumpliendo 38 años y 34 años con el nombre actual, que cambia en 1976.

En esta oportunidad, quiero hacer llegar mis saludos, por su abnegada labor, a todas las autoridades locales de la comuna, particularmente a su alcalde, señor Isaías Zavala Torres; a la única concejala, señora María Torrejón Rojas, y a los concejales señores Alonso Guerra Rivera, Héctor Zamora García, Egidio Masías Herrera, Mario Araya Rojas y Eliecer Gaytán Pizarro.

Diego de Almagro, comuna en la que también se encuentran las localidades de

Inca de Oro y El Salvador, está ubicada en la provincia de Chañaral, Región de Atacama. Está localizada a 70 kilómetros al Este de Chañaral y a 149 kilómetros de Copiapó. Su superficie total es de 18.664 kilómetros cuadrados y su población es de aproximadamente 18 mil habitantes.

La ciudad de Diego de Almagro, que antes se denominaba Pueblo Hundido, fue el nudo ferroviario más importante del norte de Chile. Registros históricos señalan que los orígenes remotos de esa localidad se relacionan con la explotación de la mina “Tres Gracias”, en el siglo XVII.

En esta ocasión, deseo saludar y rendir un homenaje al primer alcalde de la comuna de Pueblo Hundido, señor Florencio Vargas Díaz, quien fuera asesinado por la dictadura, luego del golpe de Estado.

En la comuna de Diego de Almagro se origina la vinculación de Codelco-Salvador desde el 11 de julio de 1971, a raíz de la nacionalización del cobre que encabezó el Presidente Salvador Allende.

Del mismo modo, quiero reconocer la fructífera gestión de su alcalde, señor Isaías Zabala, quien con gran esfuerzo ha logrado realizar un nuevo ordenamiento administrativo y una serie de inversiones en la comuna, entre las que se encuentran la Feria Techada, que se inaugurará mañana con motivo de su aniversario, y la Casa de la Cultura y el Deporte de Diego de Almagro, que dirige don Gabriel Manque. Llamo la atención de que dicha feria fue construida para proteger a los feriantes y consumidores del sol y no de la lluvia. Con ese gesto, su alcalde ha tomado en consideración la calidad de vida de los trabajadores y pobladores.

Diego de Almagro es animada cada día por el trabajo de sus habitantes y por el esfuerzo por mejorar la calidad de vida de sus pobladores. Notable es la labor de sus juntas de vecinos, particularmente la de la población La Antena, bajo la presidencia de Luzmila Toledo; de la Asociación de Discapacitados de Diego de Almagro, que es una entidad que funciona sólo con voluntariado y que dirige tan bien la señora Alicia Morales; de las labores recreativas del club de rayuela Estrella del Norte; de las actividades de los sindicatos de Codelco, como el Sindicato N° 6 de Supervisores; de los trabajadores del subcontrato del cobre; de la agrupación folclórica Lljataymanta; del centro Los Hijos de Pueblo Hundido, quizás una de las de mayor respeto; de la Asociación de Mineros de Inca de Oro; del Comité de Defensa del Agua, bajo la presidencia de don Enrique Pizarro; de la Organización de Ex Planteros de Diego de Almagro, que dirige la señora Clemiria Rojas.

Vaya para ellos este saludo, en homenaje por el aniversario de la comuna.

He dicho.

El señor **BECKER** (Vicepresidente).- Se enviará copia de su intervención al alcalde de Diego del Almagro y a las organizaciones comunitarias de esa comuna, con la adhesión de los diputados Alberto Robles y Hugo Gutiérrez.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 13.51 horas.*

**TOMÁS PALOMINOS BESOAIN,**  
Jefe de la Redacción de Sesiones.

**VIII. ANEXO DE SESIÓN****COMISIÓN ESPECIAL DE SOLICITUDES DE INFORMACIÓN Y DE ANTECEDENTES.**

*-Se abrió la sesión a las 13.28 horas.*

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

**ANTECEDENTES SOBRE BLOQUEO DE DIARIO DIGITAL “TIRO AL BLANCO” EN RED DE ORGANISMOS PÚBLICOS. Oficio.**

El señor **MOREIRA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado René Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, pido que se oficie al ministro del Interior, a fin de que la señora Ingrid Inda, jefa de Informática del Ministerio del Interior, responda diversas preguntas.

El 24 de abril del presente año, la señora Inda procedió a bloquear el diario digital “Tiro al Blanco” en toda la intranet del Ministerio del Interior y en otros organismos públicos. ¿Quién dio las instrucciones para que se procediera a ese bloqueo?

Conjuntamente con eso, pido información respecto del número y fecha del oficio por el cual se le ordenó bloquear el diario electrónico. En el evento de no existir oficio que hubiera impartido la orden a que he hecho referencia, ¿de parte de quién recibí la orden verbal de realizar el bloqueo del diario digital antes mencionado en el sistema de intranet de todo el aparato público y, particularmente, del Ministerio del Interior?

He dicho.

El señor **ROBLES** (Presidente accidental).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría y se adjuntará copia de su intervención, con la adhesión de los diputados que así lo indican a la Mesa y de quien habla.

**SOLUCIÓN A POSTULANTES AL PROGRAMA FONDO SOLIDARIO DE VIVIENDA I. Oficio.**

El señor **ROBLES** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada señora Denise Pascal.

La señora **PASCAL** (doña Denise).- Señor Presidente, hace algunos días se informó, tanto por la prensa como por la radio, que algunas personas se encuentran en huelga de hambre por la falta de los beneficios provenientes del Programa Fondo Solidario de Vivienda I.

Por tal razón, solicito oficiar a la ministra de Vivienda y Urbanismo para que me informe por qué no ha recogido el dictamen N° 21.182, emitido por la Contraloría General de la República, en el cual señala que su cartera cometió una infracción legal al no entregar el referido subsidio a 10 mil familias de la Región Metropolitana que postularon durante 2008 y 2009.

Paralelo a eso, el 27 de mayo de 2010 la ministra hizo un pronunciamiento en el sentido de que se haría la devolución de las carpetas pendientes de subsidio de esas 10 mil y tantas familias, razón por la cual ellas deberían volver a postular.

Sin embargo, en otro dictamen, la Contraloría señaló que la situación no era así, ya que el decreto supremo 174, que regula este subsidio, estipula que las personas que postulan a él deben ser consideradas durante el transcurso del año correspondiente o en el siguiente.

A través del oficio solicitado, quiero hacer notar a la ministra que el 88 por ciento de las postulaciones existentes en la Región Metropolitana son realizadas por jefas de hogar del primer y segundo quintil más vulnerable, lo que, lisa y llanamente, constituye una ilegalidad, razón por la cual le pido que me explique por qué se adoptó esa medida cuando dos pronunciamientos de la Contraloría señalan que su cartera debe entregar los

subsidios del Programa Fondo Solidario Vivienda I, pues así lo consigna la normativa vigente. Esto nos llama la atención.

Ojalá que la ministra anuncie prontamente una solución para esas familias que se encuentran en huelga de hambre y que están siendo fuertemente afectadas al no poder acceder a la compra de sus viviendas, a lo que muchas de ellas se habían comprometido. Incluso, a algunas familias les están pidiendo sus viviendas, porque no han podido completar el dinero que corresponde al subsidio propiamente tal.

He dicho.

El señor **ROBLES** (Presidente accidental).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría, con copia íntegra de su discurso y con la adhesión de todos los diputados presentes en esta Sala y de quien preside.

**INFORMACIÓN SOBRE PLANES DE INSTALACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS DE SALUD EN COMUNA DE VICUÑA, REGIÓN DE COQUIMBO. (Oficios)**

El señor **ROBLES** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Díaz.

El señor **DÍAZ**.- Señor Presidente, en primer lugar, solicito oficiarse al ministro de Salud y al director del Servicio de Salud de Coquimbo para transmitirles la inquietud que me plantearan vecinos de Villa Puclaro, comuna de Vicuña, quienes, para efectos de las prestaciones médicas, actualmente cuentan con una sala LASR (Lugar de Atención de Salud Rural), una especie de estación médica rural dependiente de la posta rural de El Tambo, sector también perteneciente a dicha comuna.

La información entregada a los vecinos de Villa Puclaro señala que con una población superior a los 300 habitantes ellos tendrían derecho a contar con una posta rural.

Pido al director del Servicio de Salud Coquimbo que nos aclare ese antecedente y nos informe también cuáles son los planes de desarrollo existentes para la instalación de servicios de salud en la comuna de Vicuña, en general, y en la localidad de Villa Puclaro, en particular.

Por último, solicito que se envíe copia de mi intervención a la presidenta de la Junta de Vecinos de la Villa Puclaro.

**ANTECEDENTES SOBRE ESTADO DE PROYECTOS DE RIEGO EXTRAPREDIAL EN PROVINCIA DE ELQUI. (Oficios)**

El señor **DÍAZ**.- Señor Presidente, por otra parte, pido que se oficie al ministro de Agricultura y al secretario ejecutivo de la Comisión Nacional de Riego, a efectos de que puedan informar sobre el estado de los proyectos de riego en la provincia de Elqui, particularmente en la comuna de Vicuña.

La información entregada en reunión en terreno por pequeños agricultores de la provincia de Elqui, especialmente de la comuna de Vicuña, indica que en la actualidad existen catorce proyectos de riego extrapredial que no cuentan con financiamiento y que a la región se le asignaron 350 millones de pesos por ese concepto.

Entendemos que es altamente probable que esos fondos se hayan visto afectados por el recorte presupuestario que hizo el gobierno del Presidente Piñera con ocasión del terremoto. Sin embargo, en días recientes escuchamos que dichos recursos serán devueltos a la región.

Por tal razón, queremos saber qué pasa con esos catorce proyectos de riego extrapredial.

Como usted muy bien sabe, señor Presidente, nuestra región es semidesértica y junto con la Región de Atacama, a la cual usted representa, comparte la escasez de los recursos hídricos. Por lo tanto, el esfuerzo de la ley de riego es fundamental para mantener viva la agricultura de nuestra región. En

consecuencia, los proyectos de esa ley son fundamentales, particularmente para la agricultura de nuestra zona.

En ese sentido, existe un profundo interés y gran inquietud entre los pequeños agricultores de la comuna de Vicuña por conocer el destino de esos proyectos de riego extrapredial que, según entiendo, están paralizados en función del pasado recorte presupuestario.

He dicho.

El señor **ROBLES** (Presidente accidental).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de todos los parlamentarios presentes y de este Presidente accidental.

#### **INFORMACIÓN DE MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS Y DE SUMARIOS SANITARIOS CONTRA EMPRESA SOLENOR EN COPIAPÓ. Oficios.**

El señor **ROBLES**.- Solicito enviar algunos oficios centrados en la fiscalización que estoy desarrollando en relación con la mantención y traslado de residuos peligrosos, materia que se maneja de forma bastante deficiente en todo el país, particularmente en la Región de Atacama.

Desde hace algún tiempo existen plantas que se ocupan del traslado o transporte de sustancias peligrosas y/o de su acopio, sin disponer su eliminación o desactivación final.

Por eso, me parece extraordinariamente importante que podamos realizar todas las gestiones necesarias para revisar qué plantas están haciendo mal su trabajo y cuáles lo están haciendo bien. Por lo mismo, me tomaré el tiempo necesario para revisar los antecedentes del caso e, incluso, para evaluar en terreno qué está pasando con algunas plantas en el país en materia de residuos peligrosos.

Solicito oficiar a Sernageomin Regional de Atacama, a través del Ministerio de Eco-

nomía, para que informe sobre el estado en que se encuentran las instalaciones y acopios de plomo que mantiene la empresa Solenor en Copiapó, en particular la planta procesadora de baterías y recuperadora de plomo metálico, las instalaciones para un futuro depósito de materiales peligrosos, la existencia de laboratorios y oficinas, el estado técnico de los equipos de plomo; en particular, pido que informe detalladamente el estado de la máquina partidora de acero inoxidable, del horno rotatorio, de los filtros de mangas, de la unidad cortachispas, del sistema de ductos y campanas de aspiración, de las ollas para refinación, del batidor para agitar plomo en la olla, es decir, el estado en que se hallan todos los equipos que se utilizan en ese tipo de instalaciones.

También pido al director de Sernageomin que señale qué medidas se adoptaron o se adoptarán de establecerse que existen o han existido irregularidades o infracciones a la normativa de seguridad minera y demás aplicables. Además, que señale en qué condición se encuentran los residuos de plomo que, por tratarse de residuos peligrosos, no pueden permanecer más de seis meses en condición de almacenamiento provisorio, y qué medidas se adoptarán a fin de prevenir o impedir situaciones de riesgo.

También me interesa que informe sobre quiénes son los responsables en terreno del funcionamiento y mantención de la planta, del número de operarios que tiene esta planta, con las respectivas capacitaciones para manejar este tipo de residuos peligrosos.

Además, pido que se envíe un oficio al ministro de Salud y, por su intermedio, al seremi de Salud de la Región de Atacama, a fin de que informe cuál es el estado de los sumarios sanitarios seguidos en contra de la empresa Solenor por incumplimiento de las condiciones de disposición de residuos peligrosos de plomo que dicha secretaría ministerial ha realizado en el pasado y sobre el estado de las instalaciones y acopios de

plomo que mantiene la empresa Solenor en Copiapó desde el punto de vista sanitario, como también en relación con el estado de la planta procesadora de baterías y recuperadora de plomo metálico, el estado de instalaciones para un futuro depósito de materiales peligrosos, la existencia de laboratorios y oficinas, el estado técnico de los equipos de plomo; en particular, informar detalladamente sobre el estado de la máquina partidora de acero inoxidable, del horno rotatorio y filtro de mangas, de la unidad cortachispas, del sistema de ductos y campanas de aspiración, de las ollas para refinación y batidor para agitar plomo en la olla. Igualmente, pido que informe sobre qué medidas se adoptarán para evitar los peligros asociados a la irregular disposición de residuos peligrosos; en particular, informar por qué hasta la fecha no se ha cerrado la planta. Desde un punto estrictamente técnico, estas plantas deben ser sometidas a una completa inspección.

También quiero pedir al ministro de Salud, a través de las distintas secretarías regionales ministeriales, que informen qué otras plantas existen en el país y en qué estado se encuentran desde el punto de vista de la evaluación que el ministerio ha hecho de ellas y cuáles son las disposiciones que la Subsecretaría de Salud Pública está desarrollando para que en Chile no se traslade este tipo de materiales peligrosos y no se disponga de ellos sin las debidas precauciones, para evitar problemas tan serios como los que produce el plomo en la salud de las personas.

He dicho.

El señor **ROBLES** (Presidente accidental).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 13.43 horas.*

**TOMÁS PALOMINOS BESOAIN,**  
Jefe de la Redacción de Sesiones.

**VIII. DOCUMENTOS DE LA CUENTA****1. Oficio de S.E. el Presidente de la República**

“Honorable Cámara de Diputados:

Tengo a bien poner en conocimiento de V.E. que he resuelto retirar urgencia en todos los trámites constitucionales –incluyendo los que correspondiere cumplir en el H. Senado–, para el despacho del proyecto de ley acerca del aumento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público remunerado de Pasajeros. (boletín N° 7101-15).

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República; CRISTIÁN LARROULET VIGNAU, Ministro Secretario General de la Presidencia”.

**2. Oficio del Senado.**

“Valparaíso, 17 de agosto de 2010.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que modifica la ley N° 19.628, suspendiendo por un plazo determinado la información comercial de las personas cesantes, correspondiente al Boletín N° 4.436-03, con las siguientes enmiendas:

**Artículo único.-**

Ha efectuado las siguientes modificaciones:

1) Ha reemplazado, en el inciso tercero, nuevo, que propone, la locución final “le afecte” por “afecte al deudor”.

2) Ha sustituido, en el inciso cuarto, nuevo, que propone, las frases “a los responsables de banco de datos personales” y “éstas bloqueen” por “al Boletín de Informaciones Comerciales” y “éste bloquee”, respectivamente.

3) Ha reemplazado, en el inciso quinto, nuevo, que propone, la frase “las entidades responsables de bancos de datos personales” por “el Boletín de Informaciones Comerciales”, y ha agregado la siguiente oración final: “Para que opere dicha renovación se deberá adjuntar una declaración jurada del deudor en la que manifieste que mantiene su condición de cesante.”.

4) Ha sustituido los incisos sexto y séptimo, nuevos, que propone, por los siguientes:

“El bloqueo de datos será sin costo para el deudor.

No procederá el bloqueo de datos respecto de quienes consignent anotaciones en el sistema de información comercial durante el año anterior a la fecha de término de su relación laboral.”.

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 8.195, de 2 de julio de 2009.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

(Fdo.): JORGE PIZARRO SOTO, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado.”

### **3. Oficio del Senado.**

“Valparaíso, 17 de agosto de 2010.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que regula el cierre de calles y pasajes por motivos de seguridad ciudadana, correspondiente a los Boletines números 3.848-06, 6.289-25 y 6.363-06, refundidos, con las siguientes enmiendas:

#### **Artículo único.-**

Ha reemplazado su encabezamiento por el siguiente:

“Artículo único.- Modifícase la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2006, de la siguiente manera:”.

#### **Número 1.-**

Lo ha sustituido por el siguiente:

“1.- Sustitúyese en la letra c) del artículo 5° el punto y coma (;) por un punto aparte (.) y agrégase el siguiente párrafo final:

“Las municipalidades podrán autorizar, por un plazo de cinco años, el cierre o medidas de control de acceso a calles, pasajes y vías locales, o a conjuntos habitacionales urbanos o rurales con una misma vía de acceso y salida, con el objeto de garantizar la seguridad de los vecinos. Dicha autorización requerirá el acuerdo del concejo respectivo. El plazo se entenderá prorrogado automáticamente por igual período, salvo resolución fundada en contrario de la municipalidad con acuerdo del concejo;”.”.

#### **Número 2.-**

Lo ha reemplazado por el que sigue:

“2.- Reemplázase en el artículo 65 la coma (,) y la conjunción “y” ubicadas al final de su letra o) por un punto y coma (;), sustitúyese el punto aparte (.) con que termina su letra p) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”, y agrégase la siguiente letra q):

“q) Otorgar la autorización a que se refiere el párrafo segundo de la letra c) del artículo 5°, previo informe de las direcciones o unidades de tránsito y de obras municipales y de la unidad de Carabineros y el Cuerpo de Bomberos de la comuna, siempre que la solicitud sea suscrita por a lo menos el 90 por ciento de los propietarios de los inmuebles o de sus representantes cuyos accesos se encuentren ubicados al interior de la calle, pasaje, vía local o con-

junto habitacional urbano o rural que será objeto del cierre. La autorización deberá ser fundada, especificar el lugar de instalación de los dispositivos de cierre o control, las restricciones a vehículos, peatones o a ambos, en su caso, y los horarios en que se aplicará. La municipalidad podrá revocarla cuando así lo solicite el 90 por ciento de los referidos propietarios o sus representantes.

La facultad señalada en el párrafo anterior no podrá ser ejercida en ciudades declaradas patrimonio de la humanidad o respecto de barrios, calles, pasajes o lugares que tengan el carácter de patrimonio arquitectónico o sirvan como acceso a ellos o a otros calificados como monumentos nacionales.

La municipalidad dictará una ordenanza que señale el procedimiento y características del cierre o medidas de control de que se trate. Dicha ordenanza deberá contener, además, medidas para garantizar la circulación de los residentes, de las personas autorizadas por ellos mismos y de los vehículos de emergencia, de utilidad pública y de beneficio comunitario.”.”.

#### **Artículo transitorio.-**

Lo ha sustituido por el que se indica:

“Artículo Transitorio.- Los permisos, autorizaciones o cualquier situación de hecho que conlleven el cierre o medidas de control de acceso de calles, pasajes, vías locales y conjuntos habitacionales urbanos o rurales al 30 de julio del año 2010, deberán adecuarse a las normas de esta ley en el plazo de un año contado desde la dictación de la ordenanza a que se refiere el párrafo tercero de la letra q) del artículo 65 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2006, la que deberá ser dictada dentro de los 30 días siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.”.

-0-

Hago presente a Vuestra Excelencia que este proyecto de ley fue aprobado, en general, con el voto afirmativo de 30 Senadores, de un total de 37 en ejercicio. En particular, los numerales 1 y 2 de su artículo único fueron aprobados con el voto favorable de 25 y 27 Senadores, respectivamente, de un total de 38 en ejercicio, dándose de esta manera cumplimiento a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 66 de la Constitución Política de la República.

-0-

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 7.301, de 13 de marzo de 2008.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

(Fdo.): JORGE PIZARRO SOTO, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado.”

**4. Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, constituida en Comisión Especial Investigadora, encargada de estudiar el desfinanciamiento del Transantiago.**

“Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, constituida en Comisión Especial Investigadora, pasa a informaros respecto de los estudios realizados para determinar las causas que ocasionaron el desfinanciamiento del Transantiago.

**I. ACUERDO DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

En la sesión de fecha 18 de mayo de 2010, la Cámara de Diputados aprobó una petición solicitada por 49 señores Diputados, para que en virtud de lo dispuesto en los artículos 52, N° 1, letra c) de la Constitución Política de la República, y 297 del Reglamento de la Corporación, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones se constituyese en Comisión Especial Investigadora, tomando en consideración lo siguiente:

“Existe en la actualidad un grave déficit de financiamiento respecto del actual sistema de transporte público de la Región Metropolitana, Transantiago, cuyos costos han significado un aumento de un 50% desde su implementación, debido a que los ingresos se han mantenido estables. Este aumento fue producto de la incorporación indiscriminada de buses y por las modificaciones onerosas efectuadas a los contratos con los operadores.

Por otra parte, los subsidios al sistema se dividen en permanente y transitorio, siendo este último decreciente, por lo cual el déficit no hará otra cosa que aumentar en los años que vienen, de no mediar cambios radicales en la operación del Transantiago.

Además, el servicio ofrecido aún no le entrega a los usuarios una calidad que justifique el alza de las tarifas.

No se ha determinado con claridad el rol y los intereses involucrados en organismos como la Administradora de Fondos del Transantiago (A.F.T.), ni se ha entregado públicamente toda la información disponible.

Tampoco se ha realizado un seguimiento exhaustivo de la ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

La implementación de este nuevo sistema de transporte público de pasajeros, ha traído gravísimas consecuencias en perjuicio de los usuarios y de las arcas fiscales.

En mérito de lo anterior, solicitamos que se mandate a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones a fin de que ésta, en calidad de Investigadora, pueda indagar, analizar y conocer los hechos expuestos, además de hacer un seguimiento a las modificaciones operacionales y de la ley N° 20.378, y determinar las responsabilidades administrativas y políticas, si las hubiere, que deriven de los errores y eventuales transgresiones a las normas legales y reglamentarias que permitieron estos hechos.

La Comisión remitirá sus conclusiones a los órganos administrativos y jurisdiccionales que correspondan, proponiendo las medidas que sean conducentes para corregir los errores y las presuntas irregularidades que se descubran, sobre todo tomando en cuenta la nueva licitación de contratos a realizarse en octubre de 2011.

La Comisión Especial Investigadora deberá rendir su informe a la Corporación en un plazo no superior a 60 días.”

**La Cámara de Diputados acuerda:**

Mandar a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, “para que se constituya en Especial Investigadora con el objeto de indagar, analizar y conocer del grave déficit de financiamiento del sistema de transporte público de la Región Metropolitana; los subsidios transitorios que han ido decreciendo en el tiempo; las condiciones del servicio ofrecido; los intereses involucrados; el subsidio nacional creado por la ley N°20.378, y determinar las responsabilidades políticas y administrativas, si las hubiere.

La referida Comisión deberá rendir su informe en un plazo no superior a 60 días desde su constitución, y para el desempeño de su mandato podrá funcionar en cualquier lugar del nacional.”

**II. LABOR DESARROLLADA POR LA COMISIÓN.**

Para el cumplimiento de la tarea encomendada por la H. Corporación, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, constituida en Comisión Especial Investigadora, realizó diversas sesiones para tratar el tema.

Abordó su tarea sobre la base de un plan de trabajo propuesto por los Diputados miembros de la Comisión. En cumplimiento del mismo, durante el funcionamiento, citó y escuchó a diversos personeros, tanto del ámbito público como privado, quienes la ilustraron sobre aspectos legales, técnicos y administrativos del problema.

En cuanto a las personas que dieron su opinión sobre el tema investigado, se pueden señalar las siguientes:

- 1.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé Lavín.
- 2.- El ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar Sanz.
- 3.- La Coordinadora del Transantiago, señora Ana Luisa Covarrubias.
- 4.- La Directora de Presupuesto, señora Rosanna Costa.
- 5.- El ex funcionario del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo Echenique.

**III. ANTECEDENTES GENERALES.**

En el año 2005, los servicios de buses de transporte públicos eran prestados por más de 8.000 máquinas, con un importante grado de atomización de la industria. Existía además un fuerte grado de sobreposición de recorridos. Aproximadamente el 80% de los buses, pasaba por las arterias más importantes de la ciudad. Esto generaba serios e importantes problemas de congestión, de contaminación ambiental e inseguridad de tránsito, debido a la competencia por los pasajeros, por cuanto el pago de salarios de los choferes estaba en directa relación con la cantidad de boletos cortados. Esta situación provocaba serios problemas, a raíz de lo cual, en la ciudad de Santiago fallecía una persona cada tres días en un accidente, que involucraba a la locomoción colectiva.

Todo esto produjo una liberación de los mercados del transporte. En la época de los ochenta se produjo una gran ineficiencia de estos servicios, además de un gran aumento en las tarifas. Éstas se duplicaron entre los años 1979 y 1990, además, se incrementó significativamente el número de buses que circulaba por la ciudad, pasándose de 5.000 en el año 1979 a 13.000 en el año 1989. Por otra parte, la ocupación media de los buses, disminuyó entre un 50% y un 30% en dicho período, motivado por la mala calidad de los buses y la competencia

indiscriminada por los pasajeros en las calles. Esto se debe principalmente, a que las personas tienden a tomar el primer bus que pasa, para ahorrar tiempos de viaje, más que comparar precios y calidad de los distintos servicios. Además, en el mercado del transporte público la competencia no es perfecta, ni en Chile ni en el resto del mundo, por lo que se requiere algún grado de regulación.

### **Transantiago.**

Con el fin de mejorar el sistema de transporte público, para los usuarios de la ciudad de Santiago, se diseñó un nuevo sistema de transporte público denominado “Transantiago”. Para ello se contempló un sistema de transporte que integraba tarifas y servicios entre Metro, buses troncales y buses alimentadores, así como la existencia de un Administrador Financiero del Transantiago, el que se encargaría de la plataforma tecnológica. Adicionalmente, existiría un Sistema de Información a los Usuarios del Transporte (Siaut), el que permitiría mantener a la población informada, respecto del funcionamiento del sistema. Todo esto redundaría en una flota más moderna, con menores índices de contaminación, congestión y accidentes, manteniendo o reduciendo además, los tiempos de viajes de los usuarios, sin que esto significara un aumento de las tarifas, ni de los gastos fiscales adicionales.

Todas las licitaciones de las vías alimentadoras y troncales fueron adjudicadas. Se exigió, inicialmente, una flota estándar del Transantiago en los troncales 2 y 4, dando así una oportunidad a los empresarios de las “micro amarillas” a participar del sistema. Esta situación se repitió en el caso de los servicios alimentadores.

En los contratos de operación con los operadores, se establece un pago por pasajero transportado para alimentadores y troncales, y un ingreso mínimo garantizado, para el caso de los troncales. Esta garantía buscaba asegurar la participación de oferentes en el proceso, traspasando parte importante del riesgo a las estimaciones de demandas de pasajeros previstas en los modelos. Inicialmente, se estableció que el 90% del pago se hiciera de acuerdo a las demandas referenciales, aunque dada la imposibilidad tecnológica para realizar los pagos, en un comienzo se pagó sólo por la demanda referencial.

Los resultados del sistema no fueron los esperados, conforme a la opinión de diversos especialistas y ciudadanos. Esto se debe a una serie de razones, como el incumplimiento de las frecuencias y en el número de buses en la calle, las fallas en el sistema de gestión de flota y los demás elementos tecnológicos, las fallas en la planificación y en el diseño de los contratos, la falta de información y de consulta a la ciudadanía, la no existencia de una adecuada institucionalidad para planes de esta magnitud, entre otras.

Por otra parte, el sistema de transporte urbano de la ciudad de Santiago, inaugurado en febrero del año 2007, ha tenido un fuerte déficit financiero desde sus inicios. A raíz de lo cual, se buscaron variadas fuentes de financiamiento para mantener el sistema en operación. Por último, el año 2009, se aprobó la ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. En dicho subsidio se consideró una parte permanente, destinada a financiar estatalmente el subsidio a la tarifa escolar, y una parte transitoria destinada a paliar el déficit del Transantiago. Para estudiar y aprobar dicha ley, se conformó un equipo técnico que analizó la situación financiera del Transantiago, con representantes de la Oposición y del Gobierno de ese entonces.

**IV. EXPOSICIONES EFECTUADAS POR LAS PERSONAS INVITADAS A LA COMISIÓN.**

1.- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe Morandé Lavín.

Inició su exposición explicando que en el Transantiago, se realizan 1.125 millones de viajes anuales, lo que significa casi 4 millones de viajes diarios y de 6 millones de tarjetas Bip por día laboral. Señaló que hay más bip que viajes, porque los pasajeros toman más de una micro, o hacen trasbordo entre la micro y el metro.

Resaltó que en la actualidad las cifras de viajes, está 30% por debajo de lo que se previó inicialmente que iba a tener el sistema de transporte público de Santiago. Lo cierto es que en el sistema del Transantiago, se hacen menos viajes que con las micros amarillas,

Existe un gran desafío de volver a entusiasmar a la gente para que se suba a los buses, pese al mal comienzo del sistema y con ello, lograr que dejen de usar el auto.

Destacó que los costos del sistema, que en un principio se preveía que iban a ser financiados por los ingresos en un ciento por ciento, han terminado siendo mucho más abultados de lo que se tenía contemplado al comienzo: 50 por ciento más altos de lo que partieron.

Los ingresos se han mantenido estables, porque el número de viajes no ha subido sustancialmente y porque las tarifas, han permanecido básicamente planas todo el tiempo.

A su juicio, los costos han subido por una reacción de la administración anterior, básicamente ante la situación que se creó con la instalación del Transantiago en febrero de 2007, la pésima evaluación que hizo la población de esa instalación y de su diseño, y la consecuencia política que tuvo, haciendo un análisis para justificar una mejoría del transporte público y que fuera visible para los usuarios, para que el tema dejara de ser algo importante en la agenda pública y que no se siguiera planteando como un punto negativo.

Desde un comienzo, existieron grandes problemas para autofinanciar el sistema. Esta situación llevó el año pasado, a efectuar una negociación política, para definir un modo de financiamiento, que fuera permanente en el tiempo, y también que tuviera un componente transitorio, para efectos de resolver una situación, que era más crítica que lo que se pensaba.

La diapositiva muestra la trayectoria de los subsidios, expresados en millones de pesos por año y convertidos a dólares en la última columna.

Año	Subsidio* (millones de \$ /año)			Total en USD (millones de USD/año)
	Permanente	Transitorio	Total	
2010	116.725	220.243	336.968	674
2011	119.060	138.056	257.116	514
2012	122.631	31.608	154.239	308
2013	126.310	10.195	136.505	273
2014	130.100	4.134	134.234	268

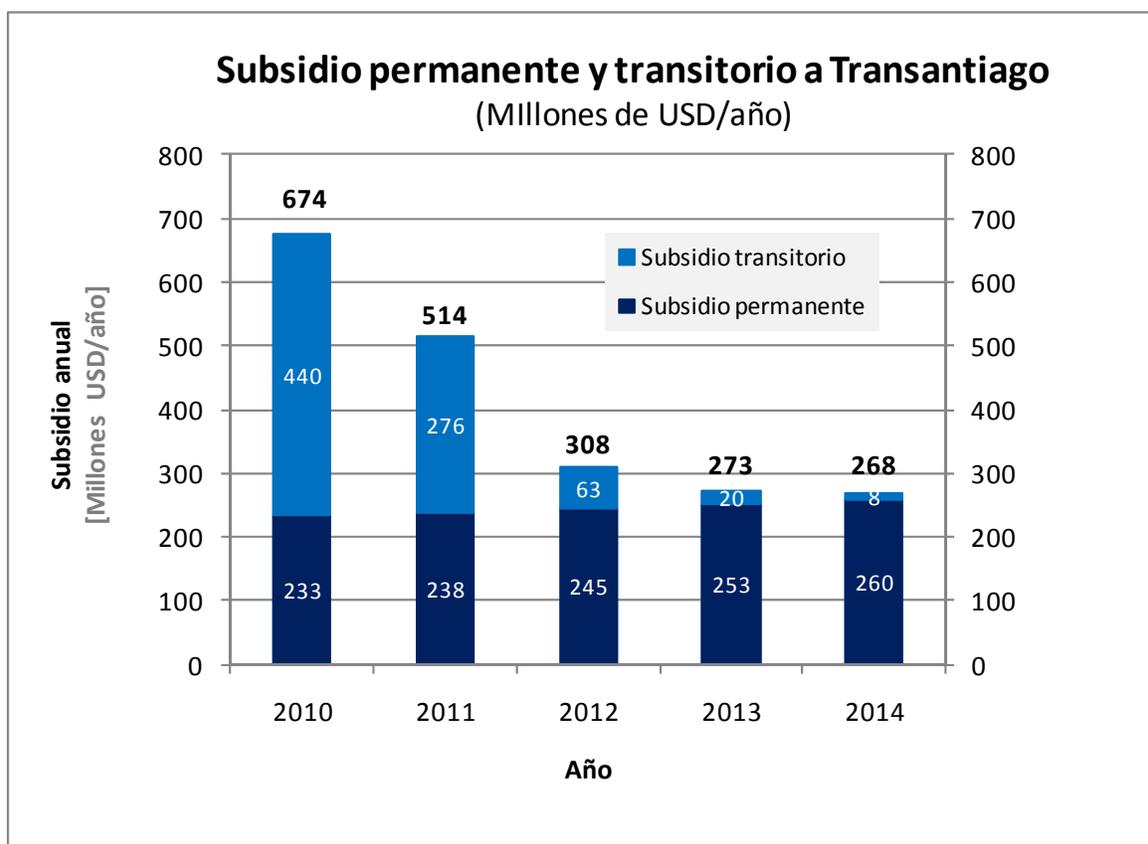
Para este año, la ley contempla un subsidio total de 674 millones de dólares, una cifra bastante grande, que puesta en términos de usuario-viaje, es de 160 mil pesos por usuario anuales en Santiago, aproximadamente.

Explicó que la ley contempló la creación de un panel de expertos, tiene como misión salvaguardar el equilibrio financiero del sistema, de modo que propenda a financiarse estrictamente con los subsidios permanentes y transitorios que establece la ley.

Destacó que el panel analiza las tarifas para financiar el Transantiago según lo que está establecido en la ley para los subsidios permanente y transitorio. Además, tiene una visión adicional para cambiar las tarifas, que tiene relación con cambios en los costos de operación del sistema. Es decir, si hay incrementos en el precio del petróleo, el valor del dólar u otros indicadores de insumos, también puede subir la tarifa. Ahora, la tarifa no puede bajar, aun cuando bajen los precios del petróleo, del dólar o de los neumáticos de los buses, mientras no se resuelva el problema de la disminución obligada, que tiene que haber del subsidio transitorio.

Expresó que también es necesario explicar que el aumento en la tarifa, según la ley, no puede ser superior al 5 por ciento por mes, lo que implica que los incrementos que se han producido y que se están produciendo en materia tarifaria, son escalonados en el tiempo. Allí el espíritu del legislador fue evitar que los incrementos de tarifas fueran muy fuertes y drásticos para los usuarios.

La trayectoria del subsidio se muestra en la siguiente diapositiva, indicó, para que tengan una idea de cómo en el año actual el subsidio mayor ha sido el subsidio transitorio.



Por lo tanto, en la medida que pasa el tiempo, va desapareciendo, para quedar sólo el subsidio permanente en una cifra que hacia el final de este período que establece la ley o sea hasta el año 2014, el que debiera estar en torno a los 260 millones de dólares anuales. De allí para adelante, esa es la cifra que habría que considerar para financiamiento del Transantiago.

Señaló que los ingresos del año pasado, puestos en dólares, fueron del orden de 707 millones, y los costos del sistema fueron el doble de eso. Si el año pasado hubiéramos tenido los subsidios disponibles para este año, habríamos tenido 224 millones de subsidio permanente para financiar esa diferencia negativa de 702 millones de dólares. Todavía quedarían 478 millones por satisfacer, y con el subsidio transitorio de 423 millones no se habrían alcanzado a cerrar las cuentas el año pasado, porque habrían faltado 55 millones de dólares.

Expresó que éste es un ejercicio hipotético, en el sentido que a los números del año pasado, que ya conocemos en materia de ingresos y costos, se les aplican los subsidios que están disponibles para este año. El año pasado hubo un financiamiento diferente del Transantiago al de este año.

Agregó que lo que se observa es que los ingresos y los costos del sistema se han estabilizado en una relación estimada de 1 a 2, en torno a los 1.500 millones o 1.400 millones dependiendo del valor del dólar- y a los 700 millones, en el caso de los ingresos.

Por lo tanto, se hizo un ejercicio teórico para observar cuál es la cantidad de dinero que habría alcanzado para este año, con los costos y los ingresos del año pasado, los cuales son probablemente similares a los costos e ingresos que tendríamos este año, si es que no hubiere cambios, por ejemplo, en las tarifas, en la evasión o en los costos del sistema.

Es sólo un ejercicio hipotético y no es que haya habido un déficit de 55 millones, aclaró.

Explicó que los ingresos del sistema, generados por los propios usuarios del Transantiago, fueron 707 millones de dólares, y los costos, ascendieron a 1.410 millones de dólares. Añadió que aunque se hubiera contado con los 670 millones de dólares que aportaba el subsidio, no habría alcanzado para cubrir la totalidad de los gastos.

Ítems	Miles de millones de pesos por año	Millones de USD por año
Ingresos anuales	368	707
Costos del sistema	733	1410
Resultado antes subsidios	-365	-702
Subsidio permanente	117	224
Resultado después de subsidio permanente	-248	-478
Subsidio transitorio	220	423
Resultado después de subsidio permanente y transitorio	-28	-55

Señaló el Ministro Morandé, que originalmente todos los ítems de gastos, iban a ser absorbidos por el pago que hacían los usuarios por usar el sistema; sin embargo, en la práctica esto no ha sido así.

Entre otras cosas, el sistema de información al usuario ha sido absorbido por el Ministerio de Transportes directamente.

También es interesante conocer que el principal incremento de costos lo producen los operadores de los buses. Además, en términos de porcentajes, es del caso destacar, el incremento que tuvo el administrador financiero, que sube en un ciento por ciento, en el período de dos años.

En relación con los costos relacionados con los pagos de los operadores, hay una situación diferente según la naturaleza del mismo. Los troncales son la parte más gruesa de las tres que aparecen en esta otra diapositiva. Su volumen es de 620 millones de dólares, lo que significa un poco menos de la mitad del total de los pagos que se hacen a los operadores del sistema.

Agregó que los actuales contratos establecen modalidades de pago diferentes, según sea el operador.

En el caso de los troncales, los contratos vigentes señalan que hay un pago por pasajero (PPT), que tiene dos componentes: un 65 por ciento que se hace a todo evento, y un 35 por ciento que tiene relación con los pasajeros efectivamente transportados.

Además, hay una cuota fija que se paga a los troncales, que equivale al 36 por ciento de los 620 millones de dólares. Si se considera la suma de la cuota fija, el 36 por ciento, más el 65 por ciento del PPT, se llega al 78 por ciento del pago que reciben los operadores, independiente de la cantidad de pasajeros transportados. Esos operadores reciben un pago promedio de 455 pesos por Bip, lo cual, si se multiplica por 1,6, da una idea del pago que reciben por viaje, que es una cifra más cercana a los 700 pesos, que a los 455 pesos que se cobran.

Por otra parte, explicó que los contratos tienen un componente muy alto, que es independiente del transporte efectivo de pasajeros, originalmente éstos eran peores, pues dicho pago que se hacía era de un 90 por ciento fijo, luego se redujo hasta el 78 por ciento, después de renegociaciones de los contratos que se hizo con los operadores.

Indicó que en el caso de los alimentadores, éstos reciben un pago que está directamente relacionado con el pago que hacen los pasajeros transportados efectivamente, a través de la tarjeta Bip. Dicho ingreso equivale a un 57 por ciento de los 330 millones de dólares que ellos reciben del sistema, de manera, que el 43 por ciento de dicha cifra, es decir, los alimentadores a todo evento, reciben del orden de los 140 millones de dólares. Por lo que, si no transportaran a nadie, igual recibirían esos recursos.

En el caso de los troncales, si éstos no transportan ningún pasajero, igual reciben un 78 por ciento de los 620 millones de dólares, que es una cifra cercana a los 480 millones de dólares.

Señaló que en el caso del Metro, este es el único medio de transporte, que recibe un pago por pasajero efectivamente transportado.

Por otra parte expresó, que está disponible la situación financiera de las empresas operadoras durante los últimos dos años, 2008 y 2009, en cuanto a ingresos, así como el margen que han obtenido descontando los costos, que son los pagos que les hace el sistema, Ebitda (acrónimo inglés “Earnings Before Interests, Taxes and Depreciation or Amortizations” ingresos antes de los intereses, impuestos, depreciación y amortización.), expresado en pesos y

en porcentaje; la utilidad neta que registran los operadores, lo que considera el margen operacional y las obligaciones financieras de estas empresas o los créditos que han utilizado para adquirir flotas de vehículos y otras inversiones.

Explicó que al observar la operación de las empresas, en general es razonable, con la excepción de un par de casos. Sin embargo, respecto del resultado neto, la situación es un poco más compleja, en la medida en que los operadores deben asumir el pago de la amortización e intereses por los créditos contratados, pero cabe tener presente, que mejora el año 2009, con respecto de 2008.

Es curioso lo que ocurre en esta actividad, por cuanto, si se considera que los ingresos son la mitad de los costos, se podría decir que el sistema está quebrado, pero no se observa lo mismo en los operadores del sistema, pues no hay operadores que estén quebrados.

Planteó que en el año 2009, se pagó al Administrador Financiero del Transantiago 115 millones de dólares, lo que representa el 8 por ciento de los costos, pero el 16 por ciento de los ingresos, que es una cifra muy alta, en relación con lo que reciben entidades similares de sistemas de transporte en otras partes del mundo, donde el costo es de alrededor de un 7 por ciento o un 8 por ciento de los ingresos, no de los costos. Sin embargo, es necesario señalar que en la actualidad, no se paga al AFT todo lo que corresponde según contrato, y esto no es que se esté incumpliendo, sino porque el AFT todavía no cumple en un ciento por ciento, con todas aquellas cuestiones técnicas. Al respecto, señaló por ejemplo, que en el contrato se establece un pago por gestión de flota correspondiente a 11,7 UF/bus, y por gestión de pago, 15,8 UF/bus, sin embargo, de esa cifra se está pagando un porcentaje, que en el caso de la gestión de flota, corresponde a un 51 por ciento, y en cuanto a la gestión de pago, un 56 por ciento. Ahora, si al AFT se le pagara el ciento por ciento de esos números de gestión de flota y de gestión de pago, la cifra de transferencia al sistema a esta entidad iría desde los 115 millones de dólares a los 160 millones de dólares. Eso es interesante de destacar, porque claramente el AFT ha hecho gestiones para mejorar su performance en cuanto al manejo de la flota y de los pagos. En el caso del manejo de la flota está pendiente la firma de un convenio, con una empresa alemana que va a proveer el sistema de gestión de flota, supuestamente, a partir del próximo año. Sin embargo, quiero resaltar que de cumplirse eso, que es un aspecto positivo, los costos del sistema subirían más.

Ante una consulta del Diputado señor Latorre, respecto de por qué se pagó un 51 por ciento y un 56 por ciento al AFT, por una gestión de flota que no funcionaba, Porque se pagaba por un servicio que no se entregaba, el Ministro Morandé explicó que esa era una situación heredada de la administración anterior, porque eran contratos que estaban ya firmados. Le gustaría pagar cero, mientras no se cumpla con los servicios. Pero es algo que es necesario revisar, aquello implica un pago no menor de recursos y un resultado que todavía no es óptimo en materia de gestión de flota y de pago. Esta es una situación, que también tiene que ver con el hecho de que las gestiones de flota y de pago se estaban cumpliendo parcialmente en cuanto a sus resultados; pero es una cuestión de criterio.

El Diputado señor Browne, planteó que es un absurdo contar con un sistema donde los ingresos del año 2009 son 700 millones de dólares y, según lo indicado, el pago asegurado para los operadores, sin llevar ni un pasajero, es de 625 millones de dólares, por lo tanto, es un absurdo que exista una situación donde, pase lo que pase, el costo fijo se está llevando la totalidad de los ingresos.

El Ministro Morandé, señaló que es efectivo que hay un componente fijo relevante, que se llevan los operadores sin transportar a ningún pasajero, lo cual parece aberrante. Sin embar-

go, también hay que señalar que en las modificaciones de los contratos que se realizaron, se introdujeron una serie de indicadores que tratan de evaluar la calidad del servicio, como, por ejemplo, los que tienen que ver con la frecuencia y la regularidad. El cumplimiento de esos indicadores se puede establecer de acuerdo con el software “Sinóptico”, que sirve para observar el comportamiento de las distintas flotas. Según el cumplimiento que hagan ellos y los parámetros establecidos en los contratos, se les aplican multas a los operadores por no llegar a cumplir el ciento por ciento de esos requerimientos. De manera que el componente fijo tiene una pequeña reducción por esa vía. Es decir, el incentivo a llevar pasajeros, es mayor que lo que indica que si sólo fuera un componente fijo, porque deben cumplir los indicadores de regularidad. Son claramente indicadores imperfectos e incompletos. Agregó que los operadores han mejorado mucho el cumplimiento de los indicadores de regularidad y de frecuencia, pero a costa de no cumplir con una cuestión muy básica, como detenerse en los paraderos. Para no atrasarse y cumplir con la frecuencia y la regularidad, el bus no para en el siguiente paradero y sigue adelante. En ese momento, el “Sinóptico” capta si el bus está cumpliendo con la regularidad y, en consecuencia, la multa será pequeña. Pero, si el bus pasa con las puertas cerradas y no recoge a los pasajeros, claramente es un problema que se crea justamente por lo imperfectos que son los indicadores a que hago mención.

Montos en UF		Descuentos				Multas					
		Indice de Frecuencia	Indice de Regularidad	ICPKH	TOTAL	Instrucciones Ministerio y Obligaciones Contractuales	Mantenimiento	Frecuencia	Incumplimiento trazado	No se detiene en paraderos	TOTAL
Alimentadores	2007	0	0	0	-	0	1.460	2.800	0	0	4.260
	2008	29.500	9.200	-	38.700	0	0	21.400	0	0	21.400
	2009	97.800	29.700	204.813	332.313	470	11.710	300	0	0	12.480
	2010	44.700	7.200	284.504	336.404	180	0	0	0	330	510
Troncales	2007	0	0	0	0	0	1530	4000	0	0	5530
	2008	40.900	41.900	-	82.800	0	0	10500	0	0	10500
	2009	100.600	137.500	264.073	502.173	120	2760	200	100	0	3180
	2010	23.600	26.000	293.761	343.361	320	0	0	0	2200	2520

Indicó algunas cifras que dicen relación con las multas que se han cobrado y los descuentos, que se han realizado a los troncales y a los alimentadores. En el caso de los descuentos realizados, en los troncales, durante el año 2009, para tomar el último año completo, la cifra es de 502.000 UF. En el caso de las multas, es de 3.180 UF, de manera que habría que transformar esos montos a pesos, para tener una idea de lo que solicita el Diputado señor Latorre y compararlo con los ingresos que ellos reciben, con el objeto de tener una respuesta cabal.

En relación al tema de los contratos, se establecen los mecanismos de pago, que tienen componentes fijos y variables, que tienen los ingresos de los operadores.

En respuesta a una consulta del Diputado Uriarte, indicó que la situación actual también contempla otros pagos que hace el Estado y que no están considerados en los costos directos

del sistema. A los aproximadamente 1.500 millones de dólares, habría que agregar algunos gastos que también han surgido como consecuencia de los problemas del sistema desde el punto de vista financiero. En un comienzo se pensaba que los ingresos del Transantiago, serían suficientes para financiar las obras de infraestructura realizadas bajo el método de concesiones, amparado bajo la ley de Concesiones de Obras Públicas. Ello no ha sido posible con el tiempo y, por lo tanto, el Estado ha debido asumir ese gasto. Ese ha sido el caso de la estación intermodal de La Cisterna, que hoy recibe como ingreso único, lo que una vez al año el Ministerio de Obras Públicas le entrega en la forma de ingreso mínimo garantizado, contemplado en la Ley de Concesiones. Agregó, que ese arreglo financiero surge por la incapacidad que tiene el sistema, a través de los ingresos propios, para financiar esa inversión y pagar al concesionario la erogación que ha realizado.

Por otra parte, en el modelo de negocios se establece una concesión para la construcción de la infraestructura y luego el concesionario, se paga con contratos que establece con los operadores. O sea, son los operadores los que, en definitiva, usan la infraestructura y pagan por ella. ¿Cuáles son los ingresos de los operadores? Siempre se contempló en el modelo original del Transantiago que iban a ser los ingresos que devenían de las tarifas pagadas por los usuarios. En todo caso, no es toda la infraestructura, sino sólo la que se construyó sobre la base del método de concesiones. También hay otra infraestructura, que ha sido asumida directamente por el Estado desde el comienzo, así que el Diputado señor Latorre, tiene razón en cuanto a que el Estado asume parte del financiamiento, pero también es razonable señalar, que este modelo de concesiones se aplicaba para la fórmula en que los operadores, por el uso de la infraestructura, tenían que pagar, y los ingresos de los operadores se suponía que en un comienzo provenían de las tarifas.

Agregó que hay otros gastos que ha traído el Transantiago y que tampoco están considerados en los 1.500 millones de dólares de costo directo, como es la oficina de coordinación del Transantiago, la que implica un gasto del orden de los 60 millones de dólares anuales, costo que también hay que agregar al sistema, porque cuando no había Transantiago no existía dicha Oficina de Coordinación. Además, el Sistema de Información al Usuario del Transporte, (Siaut) está incluido dentro de la Oficina de Coordinación del Transantiago, que originalmente fue licitado y se financiaba con cargo al sistema, es decir, al pago de los usuarios. Añadió, que en octubre del año pasado eso fue traspasado al presupuesto de la Coordinación del Transantiago, la que se financia con el Presupuesto de la Nación.



A continuación, explicó que la evasión escaló desde un punto mínimo cercano a un 11,5 por ciento, a fines de 2008, hasta 17,8 por ciento, en febrero y marzo de este año según se desprende de las cifras que entregó el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes. Agregó que a mediados de abril pasado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones inició una campaña anti evasión, con ella se ha logrado detener la escalada de la tendencia creciente y las cifras, marginalmente, son un poco mejores en los últimos datos. Hizo presente que esta situación es bastante meritoria, porque ha ocurrido en un contexto donde las tarifas han subido y, por tanto, el incentivo a evadir es un poco mayor que en otras circunstancias.

El Ministro Morandé señaló que respecto a la evasión, el cálculo del 30% es complejo, porque no se conocen datos de evasión del sistema antiguo para hacer una comparación justa. Al respecto, lo que se podría calcular es que la evasión da cuenta más o menos de la mitad del 30 por ciento en que hoy está caída la demanda.

Por otra parte, la oferta de buses tuvo un incremento importante a fines del año pasado, lo que tiene que ver con alargues de recorridos y renovación de flotas que resultaron de la renegociación de contratos. Lo que parece un poco más complejo es que este aumento en las plazas mensuales ocurre también en un momento en que se extienden las líneas de Metro y aumentan, por tanto, las posibilidades de viajar en ese otro medio de transporte. Otro punto importante es que ese incremento de las plazas mensuales podría significar un aumento de costos que en parte se podría haber evitado si hubiera considerado de manera adecuada el aumento de la oferta del Metro. Además, nos hemos encontrado con otras situaciones, como es el aumento de las flotas y de los recorridos los que se han ejecutado, con máquinas, en algunos casos, que son desproporcionadamente grandes, con el objeto de satisfacer la demanda en horarios nocturnos, en fines de semana o incluso en horas valle donde, posiblemente, la capacidad de las micros pudiera ser menor, lo cual también podría implicar un menor costo de operación.

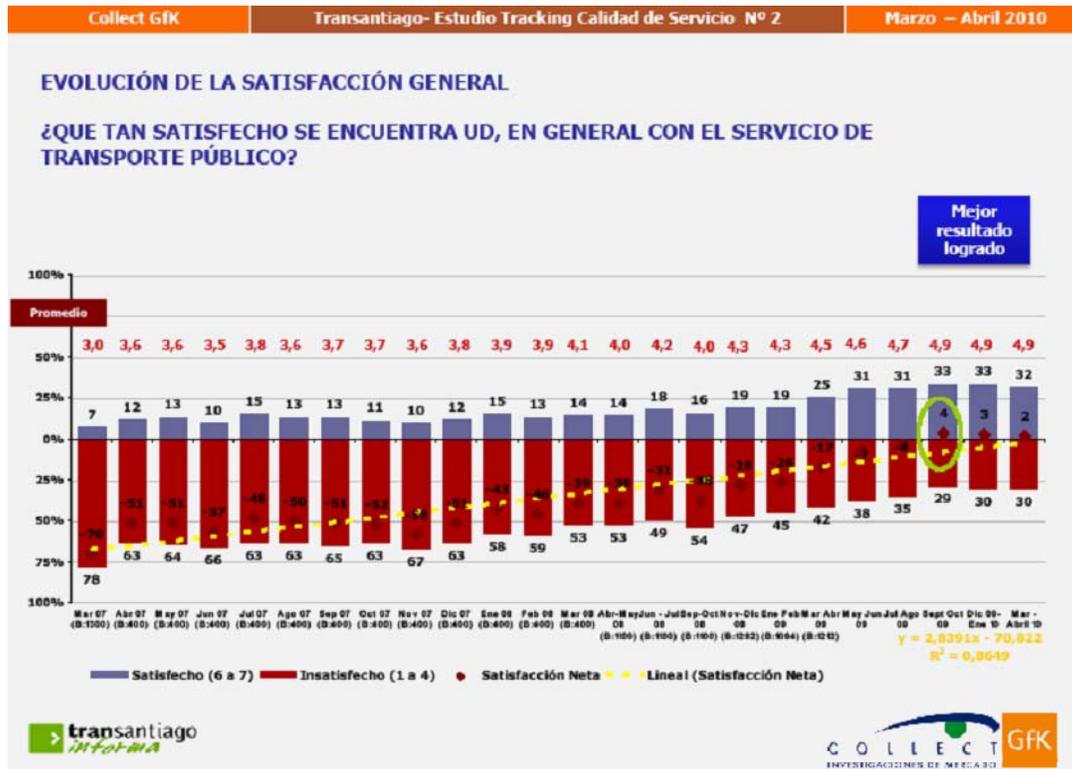
Posiblemente, esta situación no se tuvo en cuenta, al momento de hacer las negociaciones para conseguir los aumentos de flota y aumento de recorridos más largos.

Expresó que hay un antecedente interesante, que sería bueno destacar del Transantiago, es que hubo un importante incremento de costos, que logró mejorar la apreciación que tienen los usuarios del sistema, desde una nota 3,0, en marzo de 2007, hasta una nota de 4,9, en septiembre y octubre de 2009, nota que se ha mantenido constante, aunque la apreciación negativa aumentó un poco en marzo de este año. Ha habido un incremento en la valoración que hace la gente del sistema del transporte público, lo que es bueno reconocer.

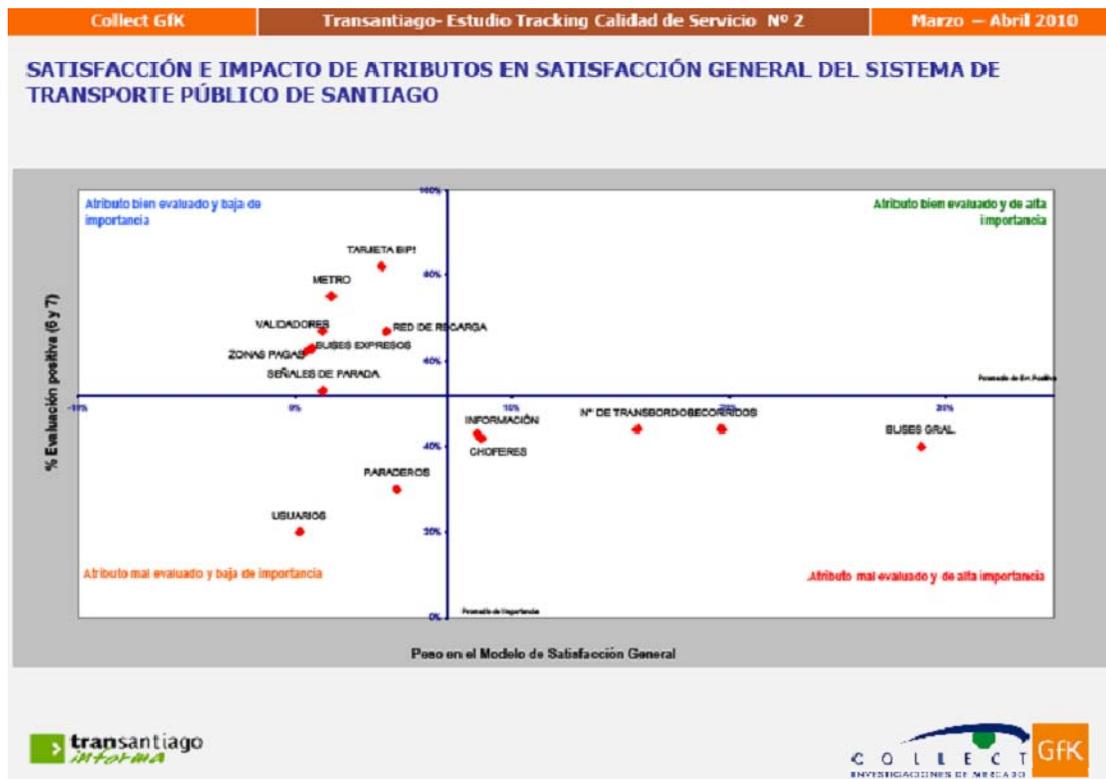
Al respecto, indicó que no hay una evaluación de las micros amarillas con esta misma encuesta, por razones obvias, ya que ésta se empieza a implementar una vez que el Transantiago está en operaciones. Por tanto, no existe un parámetro al respecto. El único antecedente previo, de las micros amarillas, fue una encuesta que realizó el Instituto Libertad y Desarrollo hacia fines de octubre de 2006. Es la misma encuesta que ha citado el anterior Ministro, para comparar las micros amarillas con el Transantiago y esa encuesta le da una nota de 4,6 a las micros amarillas, y es lo que se ha comparado con ese 5,0, que no es 5,0, sino 4,9. Esta nota no es comparable, porque está hecha con otra metodología y con otra encuesta respecto de Transantiago, de modo que no se puede decir que las micros amarillas son mejor o peor apreciadas por la ciudadanía, respecto del Transantiago.

Señaló además, que la nota de 4,9, que parece una mala nota, a pesar de que implica 1.500 millones de dólares más significa, entre otras cosas, que cada viajero en la ciudad de Santia-

go, en este año 2010, recibe un subsidio del orden de los 170 mil pesos, como para que las regiones tomen nota.



No obstante ello, cuando se va al detalle de la evaluación que hacen los ciudadanos de Santiago, respecto de los atributos del Transantiago la situación aparece bien lamentable. En el gráfico confeccionado por la Empresa Collect, contratada hace unos 3 años, para efectos de evaluar la opinión de los ciudadanos respecto de la calidad del servicio, en el cuadrante que está a mano izquierda se encuentran los atributos que son bien evaluados por las personas, pero que tienen baja importancia en la evaluación técnica que se puede hacer del sistema. Además, aparecen en el gráfico las mejoras que ha traído el Transantiago, desgraciadamente son en aspectos que tienen una menor importancia. También se observan los atributos mal evaluados y de baja importancia que, por último, podrían dejarse pasar. Los que están a la derecha abajo, son aquellos atributos de alta importancia y que son mal evaluados. Aquí hay cinco atributos, pero, desgraciadamente, en el cuadrante en que nos gustaría ver muchos puntos, que es el de la superior derecha, respecto de atributos bien evaluados y de alta importancia, no se encuentra ningún punto. Entonces, a pesar de que un 4,9 pareciera no ser tan mala nota, lo cierto es que cuando uno va al detalle de lo que está detrás de ese promedio, las cosas no se ven tan bien.



El Ministro Morandé, explicó que en relación con esta lámina, sobre la situación tarifaria, es preciso señalar que si la tarifa se hubiese fijado en 490 pesos en enero de este año, habría un perfecto cumplimiento de la ley de financiamiento del Transantiago, esto es, los ingresos más los subsidios, serían estrictamente iguales a los costos. Pero no es así.

Por otra parte, la situación de tarifas que hay en la actualidad, presenta un área gris que es necesario cubrir en lo sucesivo, a fin de resolver el problema de la brecha que presenta el financiamiento del Transantiago, aun considerando los subsidios vigentes para el 2010.

Los supuestos señalaban que a febrero de este año, la tarifa tendría que haber estado en 480 pesos, lo cual, no sucedió e implicó el retraso que hay en materia tarifaria, que, en cierta forma, ahora nos golpeó muy fuerte, y puso al Panel de Expertos en la necesidad de determinar un aumento de la tarifa, de la manera que lo hizo, para cumplir con la ley.

De todas formas, aun cuando se hubiesen cumplido los supuestos establecidos en la negociación, igual habría habido incrementos posteriores sucesivos, hasta llegar a una tarifa aproximada a los 510 ó 520 pesos, a fines de este año. Lo que incluye algunos aumentos, como el costo del petróleo y las variaciones en el tipo de cambio.

Ahora, el hecho de no haber aumentado las tarifas, tal como se contempló en esa negociación, es lo que hoy las tiene al alza con la velocidad que conocemos. Lamentablemente, hay que compensar esa área con una que esté en el otro signo, para equilibrar las cuentas, incluidos los subsidios que ya están considerados en la ley.

Precisó que lo determina el Panel de Expertos se comunica al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quien tiene un plazo para contestar a esa propuesta de un eventual au-

mento de la tarifa. Pero el Ministro no puede cambiar la determinación del Panel de Expertos.

No obstante de lo anterior, la ley también establece expresamente que, sin perjuicio de la existencia del Panel de Expertos, el Ministro puede aumentar las tarifas, según las condiciones que él y su equipo estimen necesarias para establecer la tarifa.

En consecuencia, no obstante que el Panel de Expertos se demoró en constituirse, lo cierto es que el Ministro siempre tuvo la facultad de subir las tarifas.

-0-

2.- Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar Sanz.

Inició su exposición recordando que participó en innumerables oportunidades, en las sesiones que tuvo esta Comisión, en el estudio del proyecto de ley que otorgó un subsidio para el Transantiago, con el objeto de buscar y resolver los problemas de financiamiento del transporte público de la ciudad de Santiago.

Fueron muchos meses de trabajo para llegar a un acuerdo. El proyecto ingresó a esta Cámara de Diputados en el mes de abril del 2008 y sólo se alcanzó un acuerdo el 14 de julio de 2009. Después de varias instancias, tanto en el Senado, como nuevamente en la Cámara de Diputados, se promulgó en el mes de septiembre de 2009, y desde entonces comenzó su implementación.

Agregó que el proyecto fue estudiado y discutido por equipos técnicos tanto de la Concertación como de la Alianza y finalmente esto se plasmó en un documento definitivo.

Explicó el ex Ministro señor Cortázar, que en aquella oportunidad el ex Gobierno hizo entrega de toda la información necesaria para la discusión de dicha iniciativa y finalmente se concordaron un conjunto de proyecciones y acuerdos, que son los que dieron origen a los subsidios aprobados.

Posteriormente vino el cambio de Gobierno, en los inicios del presente año, y se entregó esta misma información a las nuevas autoridades, más ocho o diez carpetas con todos los antecedentes relevantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Una vez iniciado el nuevo Gobierno, nadie planteó ninguna objeción a la información entregada.

Tampoco hubo objeciones, hasta que el Panel de Expertos, creado por esta ley, inició los aumentos de las tarifas. A partir de ahí, surgieron una serie de denuncias en la Comisión. Es evidente que lo que se intenta es traspasar al anterior Gobierno la responsabilidad del aumento de las tarifas.

Por eso, hay una coincidencia en que temas que nunca se habían planteado durante la discusión, ni durante la suscripción del acuerdo, ni durante el traspaso de la información al nuevo Gobierno, salgan a la luz en el lapso de cinco o seis días antes de que empiecen a subir las tarifas. Es una situación que parece un hecho político evidente.

Señaló que hay aspectos que es necesario tocar.

Primero, le parece una sorpresa, que a través de los medios de comunicación y en la presentación efectuada ante esta Comisión, se entregue una información que los costos son el doble que los ingresos. O sea, por cada dos pesos de costo hay un peso de ingreso. Esta información fue entregada en el año 2009, es una información pública. Es evidente que los subsidios en Chile, equivalen a la mitad de los costos, y eso va decreciendo hasta llegar a un

15 por ciento, aproximadamente, de los costos totales en definitiva. Agregó, que los costos han aumentado un 50 por ciento, durante este período.

Tampoco es una novedad para los miembros de esta Comisión técnica que fue la que negoció, que cuando se pasa de 4 mil buses en la calle a 6 mil, que cuando se pasa de 220 recorridos a 350, los costos aumentan. Estos subieron 50 por ciento. Eso está documentado, es público; no es algo que se descubrió una semana antes de que las tarifas empezaran a subir.

Recordó que esto fue analizado con equipos técnicos conformados por personas bastante preparadas de la Alianza, de la Oposición en ese momento, como la actual coordinadora del Transantiago, Ana Luisa Covarrubias; la actual directora de Presupuesto de la Nación, Rosanna Costa, y José Cox, nombrado por el mismo Presidente de la República, en ese momento candidato.

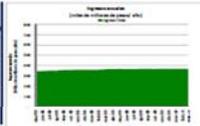
Además, hay publicaciones de Libertad y Desarrollo en las que esta información está disponible. Ahí vienen los costos por separado: operadores, AFT; vienen los ingresos, viene el aumento de costos, la proporción, cuánto subió: 50 por ciento; cuál es la proporción de costo versus ingreso: 2 a 1, etcétera. Está todo documentado y publicado.

Por eso, plantear, hoy día, como una sorpresa, que los costos son el doble que los ingresos, es una situación que no tiene ningún fundamento.

Después se dice que hay errores del Gobierno anterior, respecto de las proyecciones del futuro. Pero los supuestos de las proyecciones, están todos ahí en los diferentes documentos. Esos son los supuestos que se hicieron detrás de las proyecciones.

Muestra los siguientes comentarios a la exposición del Ministro Morandé (recogida en los cuadros):

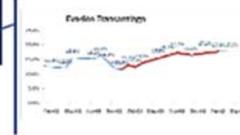
Compromisos de la administración anterior en negociación con la Alianza 2009	Situación real a Marzo de 2010	Efecto de aumento sobre el déficit del sistema
Aumento demanda año 2009 sobre 5,9% y de 1,7% para años futuros.	Aumento demanda año 2009 de 0,5% en el sistema	• 19.440 millones de pesos anuales. (39 millones de USD* anuales)



### COMENTARIOS:

1. El aumento de demanda fue menor que el proyectado para el 2009. Sin embargo, la inflación y el valor del dólar también fueron menores que los proyectados. El déficit del 2009 fue muy coincidente con el proyectado.
2. Por lo demás, el error de proyección no sería sólo del gobierno sino que de todos los que hicieron suyas estas proyecciones, que fueron tanto el gobierno como la oposición.

Compromisos de la administración anterior en negociación con la Alianza 2009	Situación real a Marzo de 2010	Efecto de aumento sobre el déficit del sistema
Reducción de evasión	Aumento de evasión 11,6% feb'09 a 17,8% feb'10	• 7.000 millones de pesos anuales** (14 millones de USD* anuales)



**COMENTARIOS:**

- 1. Como hemos señalado la evasión, como consecuencia de la crisis económica, subió el 2009.**
- 2. Por la misma razón se espera una baja durante el 2010, tal como ha ocurrido en el pasado.**

En consecuencia, el señor Cortázar preguntó ¿alguien puede pensar, seriamente, que los señores parlamentarios hicieron un acuerdo y los técnicos que participaron en él, que, son de bastante solvencia, aprobaron los montos sin dar su opinión? Los montos que están en la ley son copiados de las proyecciones. Sin embargo, he escuchado a personas que dijeron no estar de acuerdo con los supuestos que estaban detrás de esas proyecciones.

¿Alguien puede pensar que un grupo de técnicos capacitados aprobó un subsidio por miles de millones de dólares sin dar su opinión sobre los supuestos? ¿Pueden imaginar que no opinaran sobre si las proyecciones les parecían altas o bajas?

Señaló que no sólo hubo acuerdo respecto a los supuestos, sino que se hicieron simulaciones y proyecciones durante diciembre y enero, hecho que pueden confirmar tanto los técnicos mencionados como los miembros del Senado.

En relación con las proyecciones, éstas se hicieron con un tipo de cambio, en vez de hacerlo con un tipo de cambio de otra magnitud y eso, muchas veces cambia los resultados. Agregó que en aquella ocasión se juntaron los equipos técnicos y cuando éstos llegan a un resultado, se los dieron a conocer a los miembros de la Comisión del Senado.

Al final, después de muchas sesiones, el 14 de julio se dio a conocer el acuerdo por los montos acordados.

Planteó que las proyecciones no son un asunto del gobierno anterior, las proyecciones son un asunto de todos quienes participaron en el acuerdo. Ahora, el Presidente de la República anunció unilateralmente el acuerdo y manifestó que era un logro.

Por lo tanto, sería bueno preguntarse ¿alguien podría pensar que el entonces candidato y actual Presidente de la República, anunció y le dio su apoyo político a un acuerdo por varios miles de millones de dólares, sin pedir que ningún técnico revisara los supuestos?

Indicó que las proyecciones no estuvieron muy lejos el 2009, al observar los cálculos que se indican y a su vez se pueden observar las proyecciones que entregó el Gobierno.

Agregó que respecto de las proyecciones que hizo este Gobierno que no son las proyecciones que se hicieron en el acuerdo político- señalan que de un total de 777 mil millones de pesos, que serían los costos totales, habría un déficit no cubierto de 35 mil millones de pesos. Por lo tanto, se trata de un déficit de menos de un 5 por ciento, lo que sería el error de predicción desde el año anterior a este año. Esto se hizo con una tarifa de 450 pesos, es decir, sin considerar el alza del 17 de junio, ya que se presentó antes.

Ahora bien, si se incluye el alza del 17 de junio, el déficit baja de 35 mil millones a alrededor de 20 mil millones de pesos. Por lo tanto, los errores de proyección alcanzarían a menos del 3 por ciento. Por lo que, cualquier persona que haga una proyección, que tenga un error de un 2 o de un 3 por ciento, respecto del valor definitivo, se encuentra dentro del ámbito aceptable de cualquier proyección.

Por lo tanto, es del caso señalar que la ley aprobada el año pasado, por este Congreso Nacional, consideró una flexibilidad, dado que se trata de proyecciones y que las proyecciones no son perfectas, porque nadie tiene la capacidad de prever el futuro de manera absoluta, por lo que se podía exceder cada año hasta en un 5 por ciento el subsidio transitorio. Eso significa, que este año se podía exceder hasta en 11 mil millones de pesos. Entonces, a los 20 mil millones de pesos hay que restarles 11 mil millones de pesos y calcularlo sobre el total de proyección que había, que son 780 mil millones de pesos.

Recalcó que estas fueron proyecciones compartidas, las que no estaban disparadas y ellas corresponden a lo que se acordó en el acuerdo político.

El ex Ministro señor Cortázar indicó que se afirma por parte de las nuevas autoridades, que no sólo hay información sorprendente del pasado -que era pública-, sino que había errores de proyección. Por lo que, si se toman los datos del Gobierno, el error de proyección sería un porcentaje muy pequeño de la estimación. Y aun considerando que eso fuera así -no digo que lo sea, pero supongámoslo-, sería un error compartido de todos quienes participamos del acuerdo político. Todas las proyecciones tienen márgenes de error y, por eso, se consideró esta flexibilidad en el presupuesto.

Además, se ha manifestado el anterior Gobierno, habría faltado a ciertos compromisos, lo cual es inefectivo, es falso. Recalcó que no se faltó a los compromisos, considerando los puntos planteados por el Ministro en su exposición.

En primer lugar, habría existido el compromiso de subir la tarifa a 40 pesos en el año 2009 y a 60 pesos en febrero de 2010.



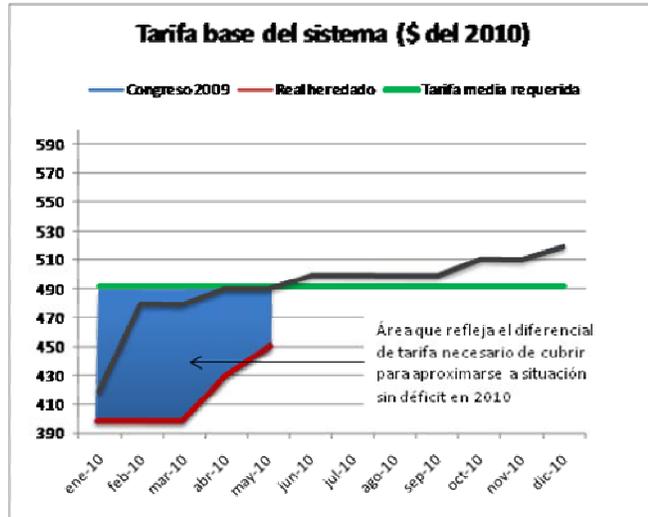
### COMENTARIOS:

1. Ya señalamos que no hubo ningún compromiso de alza de tarifas, se creó un Panel de Expertos; y la tarifa del 2009 subió en más de 40 pesos, en términos reales.
2. También indicamos que es un error afirmar que existía un compromiso de subir la tarifa en \$60 pesos en febrero, según indica el mismo documento de proyecciones que se usó en el acuerdo parlamentario (diapositiva 39).

**COMENTARIOS:**

1. Este gráfico es erróneo ya que supone que la tarifa debió haber subido 60 pesos en febrero.
2. El documento de proyecciones usado en la negociación Parlamentaria, (diapositiva 39), dice expresamente que “sólo para efectos del presente cálculo se aplican los aumentos tarifarios en los meses de febrero”.
3. Es evidente que se presumía que los aumentos de tarifa se distribuirían a lo largo del año, determinados por un Panel de Expertos.

**Escenario presentado al Congreso versus situación real heredada**



Luego se planteó en “Compromisos y supuestos”, el tema de cuánto iba a crecer la demanda. Al respecto, difícilmente alguien puede tomar un compromiso sobre cuánto puede crecer la demanda. Y hay un último compromiso, referido a la reducción de la evasión.

Por lo tanto, a continuación se refirió a cada uno de los compromisos.

Primero, se refirió al compromiso del alza de tarifas. Al respecto señaló, que nadie de los que participaron del acuerdo, aprobó un aumento de tarifas. Agregó que quien tenga dudas de lo que indica al respecto, podrá revisar la prensa del 14 o 15 de julio del año pasado, en las que leerá las declaraciones de los participantes de aquel acuerdo, para comprobar que a más de alguno cuando se le preguntó, si había acuerdo en las tarifas, respondió que no. Incluso en el mismo Senado se dijo en enero de este año que no se había llegado a acuerdo respecto de a cuánto iba a subir la tarifa. Añadió que lo que pueden haber dicho al respecto, es que la tarifa iba a dejar de incrementarla directamente el Gobierno, éste, el anterior y el próximo, dejando una cláusula de excepción de que podía. Pero el sistema regular propuesto, es que iba a ser un Panel de Expertos, el que de ahí en adelante iba a estar a cargo del aumento de tarifas.

Al respecto, explicó que en un momento existió un memorándum, en el que se usó las palabras “tarifas reales” y se usó la palabra “reales”, porque tiene un contenido. De lo contrario, se hubiera puesto que el escenario base, comprendería alzas de tarifas de 40 pesos. Pero reiteró que no se puso alza de tarifas. Se puso alza de tarifas reales, y se puso no por coincidencia, sino porque lo que había que tener era aumentos de tarifas en las proyecciones -no hubo compromiso- en términos de poder adquisitivo de los costos de transporte.

Además, es necesario considerar que durante el año 2009, hubo deflación, inflación negativa, el dólar cayó drásticamente y el aumento de tarifas reales lo que dice el memorándum del año 2009 es superior a los 40 pesos. Hubo un aumento de tarifas nominales, de 20 pesos solamente en febrero. Y un aumento de tarifas reales, que son las que inciden sobre los déficits, de más de 40 pesos. Indicó que no es coincidencia que si uno mira el déficit final del año 2009 y mira lo que se proyectó antes, compruebe que son muy similares. Además, es del

caso aclarar que no existía ningún compromiso de subir la tarifa a 60 pesos en el mes de febrero.

Por otra parte, al observar las proyecciones de lo que ocurre en 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014, aparecen alzas siempre en febrero. Añadió, que el aumento de tarifas del año se anota sólo en febrero, y el texto es explícito, señala: “Solo para efectos del presente cálculo se aplican los aumentos tarifarios en los meses de febrero”. Ahora, lo que dice explícitamente el documento, que compartimos ambos y que presentó el Ministro en su exposición, es que no era que iban a subir las tarifas sólo en febrero.

Señaló, además, que recodarán que el Panel de Expertos no podía subir más de 5 por ciento la tarifa en un mes. Por lo que normalmente no podía subir más de 20 pesos. Agregó, que todo el mundo entendía que las tarifas se suben normalmente a lo largo del año y que el panel de expertos las va a ir subiendo gradualmente a lo largo del año, sobre la base de las proyecciones que existan. Por lo tanto, respecto de las tarifas no hay un compromiso incumplido.

Segundo, lo que ocurre con las plazas. Se dice en la presentación del Ministro, habría un compromiso de reducir las plazas en 2,5 por ciento en los troncales.

Luego, se señala que el Gobierno en marzo de 2010, incumplió porque aumentó las plazas en 3,4 por ciento. O sea, había un compromiso de reducirla en 2,5 y el Gobierno la subió en 3,4 por ciento. Esta es la segunda muestra que tiene el Ministro, de que incumplió el Gobierno.

Compromisos de la administración anterior en negociación con la Alianza 2009	Situación real a Marzo de 2010	Efecto de aumento sobre el déficit del sistema
• Compromiso de 2,5% de reducción de plazas de troncales	• Aumento de 3,4% aproximado de plaza-kilómetro	• diferencial entre 4% y 6% en el costo de los troncales 12.400 millones y 18.600 millones de pesos anuales. (25 a 35 millones de USD* anuales)

### COMENTARIOS:

1. El documento de las proyecciones (diapositiva 39) dice: “Disminución 2,5% de plazas de troncales del 2011 al 2014 como consecuencia de la entrada en operación de los corredores y del sistema de gestión de flota definitivo”. Por lo tanto no corresponde hacer una medición en marzo del 2010.
2. El mismo documento (diapositiva 39) dice que el Troncal 3 disminuirá sus plazas en 50% en Enero 2011 (alrededor del 5% del total de plazas) por entrada en operación del Metro.

Solicitó que leyera el texto completo de lo que está en el memorándum. La frase completa dice lo siguiente: “Disminución de 2,5 por ciento en la plaza de los troncales...”. Por lo que al continuar la frase que viene en el texto, dice: “... del 2011 al 2014, como consecuencia de la entrada en operación de los corredores y del sistema de gestión de flota definitivo.”. O sea, lo que se indica en la columna 1, es inexacto, en razón que lo que dice, es que van a empezar a disminuir el 2011.

Por lo tanto, la frase dice textualmente: Disminuir “del 2011 al 2014”. Y además da dos razones, porque cuando hay corredores aumenta la velocidad. Cuando aumenta la velocidad se requieren menos plazas para dar el mismo servicio.

Agregó, que un sistema de gestión de flota definitivo permitiría también un ahorro de plazas y, por lo tanto, se estima que habría una disminución de plazas del 2011 en adelante.

Sin embargo, para mostrar el incumplimiento del acuerdo, se señala que en marzo del 2010 aumentaron las plazas en vez de disminuir, cuando eso obviamente no corresponde y ni siquiera es consistente con el memorándum que se entregó.

Señaló que, de acuerdo con el documento, la troncal 3 en enero del 2011, disminuye en 50 por ciento las plazas.

Compromisos de la administración anterior en negociación con la Alianza 2009	Situación real a Marzo de 2010	Efecto de aumento sobre el déficit del sistema
Flota inscrita de 6.106 buses en todos los años	6.417 buses a en todos los años	(consistente con cifra anterior)

**COMENTARIOS:**

1. El supuesto de 6.106 buses en promedio durante los cinco años (2009-2013) es sólo para efectos del cálculo de los pagos al AFT, que recibe un remuneración por bus (diapositiva 39).
2. La cifra de buses de marzo (6.417) no es "en todos los años", porque en enero del 2011 salen 300 buses por la extensión del Metro (quedan 6.117), y luego siguen disminuyendo por la reducción de plazas y la renovación a buses de mayor tamaño (diapositiva 39).

Respecto del tercer punto que se menciona, como incumplimiento del acuerdo tiene que ver con la reducción en el número de buses. Se indica, que hay una flota inscrita de 6.100 buses en todos los años, que ése era el acuerdo, y, sin embargo, nuevamente no se cumplió porque hay 6.400 buses en todos los años, en marzo de 2010.

Señaló, que en relación con esto, en el capítulo sobre el AFT, se plantea, que para efectos de proyectar los costos del AFT se va a suponer que todos los meses, debe haber 6.100 buses y en marzo deben haber 6.400 buses, pero en enero de 2011, cuando entre en operaciones el Metro a Maipú, se supone que deben salir 300 buses, con lo que llegará nuevamente a 6.100 buses. De allí en adelante, se disminuyen los buses por la reducción de plazas y por la renovación de los buses de mayor tamaño.

Todo esto quedó por escrito, dentro de los acuerdos, por lo que, no es efectivo suponer, que para los efectos de las proyecciones de los pagos del AFT, que deben ser 6.100 buses y que en el mes de marzo hubieran 6.400 y que esta situación, deba ser considerada como incumplimiento de algún compromiso.

Por último planteó, que cuando se hacen acuerdos políticos serios, es esencial respetar los acuerdos que se tomaron entre las partes, respecto del Transantiago y pareciera que esto no se está cumpliendo. No es posible desconocer los puntos de coincidencia que se alcanzaron después de lo que costó llegar a un acuerdo.

3.- La coordinadora del Transantiago, señora Ana Luisa Covarrubias.

Inició su presentación explicando que antes de asumir el cargo que tiene en la actualidad, conoció el tema, cuando participó en una comisión encargada por los senadores de la Coalición por el Cambio, en la que se le pidió analizar el modelo que tenía en su época el Transantiago, para definir los montos de los subsidios necesarios para continuar con el servicio.

Agregó que, posteriormente, integró la comisión negociadora con el Gobierno de la época, en la que participó Cristián Larroulet, José Cox, Rossana Costa y quién habla, por el lado

de la Coalición por el Cambio, y por el lado del Gobierno, estaban el Ministro René Cortázar, Andrés Gómez-Lobo y Alejandro Micco.

Indicó que en el proyecto presentado por el Gobierno, en el año 2008, relativo al subsidio, se solicitaba un poco más de mil millones de dólares en subsidio permanente y 324 millones de dólares para subsidio transitorio, lo que da un total de aproximadamente 1.330 millones de dólares.

Posteriormente, en la nueva renegociación con el Senado, se modificaron los niveles de subsidio y terminó, en 1.095 millones de dólares de subsidio permanente y en 1.243 de subsidio transitorio. Es decir, se aumentaron los niveles de subsidio en un 8 por ciento para el subsidio permanente y en 284 por ciento para el subsidio transitorio, aumentando el subsidio total, en 76 por ciento entre los años 2009 y 2014. Eso, para tener una idea, que en el transcurso de un año, hubo un aumento de la estimación del subsidio, necesario para cubrir el déficit del Transantiago.

Señaló que para establecer el monto de los subsidios, se determinaron varios tipos de supuestos:

Explicó que no se referirá mayormente respecto de supuestos macroeconómicos, por cuanto están referidos al IPC, al tipo de cambio y a los precios internacionales de combustibles, y estos últimos dependen directamente de las fluctuaciones internacionales.

Planteó que hay supuestos operativos, que se refieren a la demanda de buses y Metro y a situaciones del Administrador Financiero del Transantiago (AFT); supuestos contractuales, que están relacionados con el impacto que tenía la modificación de contratos, y los supuestos tarifarios, que se referían a aumentos de la tarifa, para cumplir con la necesidad de subsidio.

Por otra parte, están los supuestos operativos, que son los efectos que puede tener la extensión del Metro, pues se considera que con las extensiones, se reduce la demanda que pueden tener los usuarios por buses, en la misma cantidad que lo que se estima para el aumento de la demanda del Metro, lo cual es efectivo. Al respecto, hay una disminución de la demanda por buses, pero el sistema de mecanismo de ajuste de ingresos que tienen los operadores hoy hace que además de pagar por el aumento de la demanda del Metro, haya que compensar a los troncales en un porcentaje, de manera que los costos no se reducen en la misma proporción en que se reduce la demanda.

Agregó que los otros son supuestos en términos de demanda, de cumplimiento de indicadores de regularidad y frecuencia y la situación del AFT.

En términos de la situación contractual, se consideraba que los cambios contractuales iban a ocurrir en julio de 2009, tanto para los alimentadores, como para los troncales, y que no iba a haber más cambios hasta el año 2014, exceptuando la licitación de 2011 de los alimentadores. Y en términos de supuestos tarifarios, se consideraban alzas de 40 pesos en el 2009 y de 60 pesos anuales entre el 2010 y el 2012.

Indicó que respecto de éste último supuesto, es necesario señalar, que el modelo consideraba aumentos de tarifa en el mes de febrero de cada año. Por lo que hay que recordar que en el año 2009 solamente se aumentaron las tarifas en 20 pesos y en 2010 no hubo aumento de tarifas en el mes de febrero pasado.

También es del caso reiterar, que en relación con estos supuestos, la entrada en operación del Metro: además de pagar lo que le corresponde al Metro propiamente tal, por el aumento de extensión y por los pasajeros adicionales que transporta, también hay que compensar a los operadores de buses, por el aumento de la oferta.

Explicó que en el caso de los términos contractuales a los alimentadores, se había considerado la eliminación de ingresos garantizados y la eliminación de las zonas exclusivas.

Por otra parte, hubo un cambio en los contratos con los operadores, donde se consideró un pago por pasajero igual para todos los alimentadores. Sin embargo, el pago a los operadores consiste en una cuota fija que depende, entre otras cosas, de los kilómetros y las plazas ofrecidas, y de una cuota variable, que depende de los pasajeros transportados.

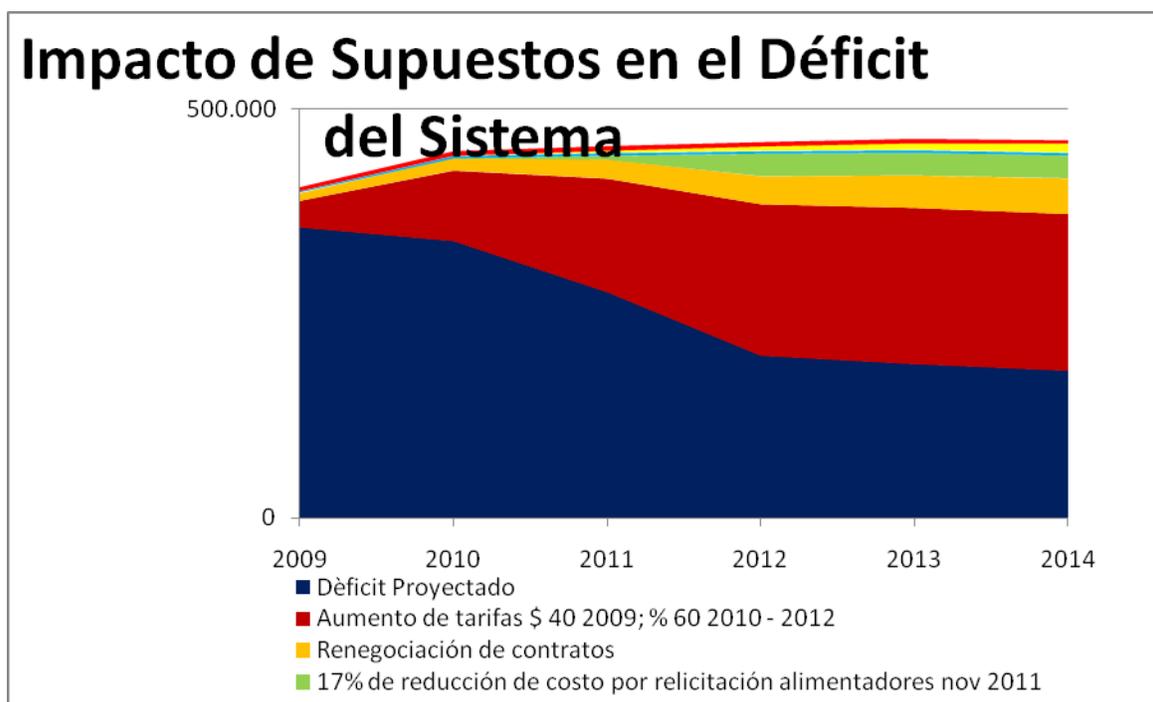
En relación con el caso de la eliminación de ingresos garantizados, se eliminó el mecanismo de ajuste de ingresos. Sin embargo, la cuota fija varía, dependiendo del alimentador, entre un 10 y un 65 por ciento del total de ingresos, de manera que hoy, en promedio, los alimentadores tienen aproximadamente un 43 por ciento de ingresos fijos. Por lo tanto, respecto de la eliminación de ingresos garantizados, si bien ya no hay un ajuste por demanda, igual hay un porcentaje importante que está garantizado en los pagos.

Explicó que con la eliminación de zonas exclusivas, se buscaba generar incentivos para que los operadores traspasaran las zonas exclusivas que ellos tenían y generaran recorridos de mayor longitud, de manera de disminuir los transbordos. Sin embargo, la modificación que se hizo a los contratos, desgraciadamente no se hizo generando los incentivos correctos. En ese sentido, si un operador ofrece un nuevo recorrido, recibe el pago por pasajero completo. Esto es distinto de lo que ocurre con los troncales, que reciben sólo un porcentaje del aumento de pasajeros. Ahora en el caso de los alimentadores, si ellos ofrecen un recorrido, reciben el pago completo; sin embargo, se tienen que hacer cargo del aumento de kilómetros y de los buses, en el caso de que sea necesario.

En el caso, que si ese mismo recorrido lo impone el Ministerio, los operadores reciben el pago por pasajero, y además el pago por los kilómetros adicionales y las plazas adicionales que tienen que ofrecer. De manera que hoy son prácticamente nulos los cambios de recorridos ofrecidos por los alimentadores. Desgraciadamente, los incentivos no están puestos en la forma correcta como para que se genere un cambio importante. Lo que hay, es un incentivo para los que busquen demanda, pero por donde circulan ellos, y no para generar nuevos recorridos, que era lo que se buscaba originalmente, junto con la reducción de transbordos.

Planteó que en términos del aumento de tarifas, se consideraba uno de 40 pesos en febrero del 2009 y otro de 60 pesos entre febrero del 2010 y febrero del 2012. Esos aumentos eran reales y efectivamente, se aumentó la tarifa en 20 pesos en febrero del 2009. Pero, considerando que hubo una deflación de 2,8 por ciento en el 2009, en términos reales el aumento de tarifas en el año debió ser de 39 pesos en febrero de 2009 y de 59 pesos en febrero de 2010. Recordó que en la intervención que hizo el ex Ministro Cortázar durante la sesión anterior, señaló que producto de la deflación que había habido en el 2009, los 40 pesos se habían transformado en 20 pesos. La verdad es que los 40 pesos, si se hubiera considerado la deflación de 2009, se habrían transformado en 39 pesos y no en 20.

Indicó que el área total de la lámina muestra lo que sería el déficit. Agregó que esta información está hecha de acuerdo a los antecedentes entregados por el Gobierno anterior, el año pasado, cuando se discutió la ley de subsidios. Por lo tanto, allí está lo que sería el déficit del sistema, si no se hubiera hecho nada a partir de 2009.



Lo siguiente muestra lo que sería, si se considera una reducción del número de “Bips” por viaje. Es decir, la disminución de transbordos, más la disminución de plazas a partir de 2001 y más la disminución de kilómetros a partir de julio de 2009. De acuerdo con esto, el déficit se rebaja a la zona azul. Lo otro son los impactos que tienen esos supuestos en la reducción del déficit.

Expresó que si adicionalmente se incluye la reducción de costos por la relicitación de los alimentadores en noviembre de 2011, el impacto que se muestra en esta diapositiva es lo que aparece en verde. De manera que se observa una disminución de 17 por ciento de los costos, producto de la relicitación de alimentadores.

Las empresas alimentadoras no están en una situación financiera muy favorable, a raíz de lo cual, el gobierno ha iniciado un proceso de caducidad de una de las empresas.

Las otras empresas, si bien no están en situación financiera grave, no tienen utilidades aceptables, de manera que es difícil lograr una reducción de costos importante, más aún si se considera que los troncales tienen compensaciones y mecanismos de ajuste de ingresos, por lo que debiera generarse una mayor competencia entre los alimentadores, lo que lleva a reducir la demanda de los troncales. Por tanto, no es muy seguro que el 17 por ciento, realmente se pueda cumplir.

Posteriormente está el tema de la renegociación de contratos, que se llevó a cabo en 2009, que consideraba principalmente la denominación de ingreso garantizado y la eliminación de zonas exclusivas en los alimentadores, la aplicación de indicadores de regularidad y frecuencia, y la aplicación de multas y descuentos por incumplimiento de contrato. Eso se aplicó y se ha estado aplicando hasta la fecha.

Indicó que la franja roja, corresponde al impacto que tiene el aumento de tarifas en la disminución del déficit. Según se puede observar, el mayor impacto en la reducción del défi-

cit y en el cumplimiento de los montos de subsidios, corresponde al aumento de tarifas, que es exactamente lo que no se cumplió.

Explicó que cuando asumió este Gobierno, se recibió el Transantiago en este año 2010 con un déficit de un 50 por ciento mayor que lo que había el 2009; no obstante, es un déficit importante por no haberse subido la tarifa en el momento que correspondía.

Se refirió al impacto del alza de las tarifas. En el caso de 2009, impacta aproximadamente en 32.700 millones de pesos. Como se subió 20 pesos es más o menos la mitad. Por lo que de no haber subido 20 pesos las tarifas, habría aumentado el déficit, en aproximadamente 15 mil millones de pesos. Agregó que al haberse producido un retraso del aumento de la tarifa durante el año 2009 y en parte del año 2010, se produjo un déficit de aproximadamente 23 mil millones de pesos, para este año 2010. Este es un déficit adicional a la disponibilidad de subsidios con que se cuenta en la actualidad. Existe una diferencia aproximada de un 8 por ciento en los costos. Lo que ha significado seguir aumentando las tarifas, para compensar todo el déficit generado en el año anterior.

#### **I Institucionalidad**

- **Contrapesos y Funciones Incorporadas en la Ley Orgánica del MTT**
- **Definición de tarifas a través de un panel de expertos**

#### **I Rediseño Gradual del Sistema**

- **Corrección de incentivos a partir de agosto de 2009 para alimentadores**
  - **Pago por pasajero transportado igual para todos**
  - **Variación de los ingresos depende exclusivamente de la variación del número de pasajeros transportados**
  - **Eliminación de zonas exclusivas**
- **Se incorpora un sistema de multa por incumplimiento de frecuencias y regularidad para todos los operadores**
- **Sólo se mantiene el sistema de compensaciones entre alimentadores y troncales**

Señaló que lo anterior corresponde a los acuerdos adoptados en la negociación de la ley de subsidios entre el ministro Cortázar y los representantes de la Coalición por el Cambio. Principalmente se considera la modificación a la institucionalidad, en que se producen contrapesos y funciones incorporadas en la ley orgánica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, fundamentalmente en el requerimiento de estudios, cuándo se cambian las condiciones de transporte público en alguna zona metropolitana, la disposición de los dineros para infraestructura, que quedaron de responsabilidad del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, los que estaban dispersos en el Ministerio de Vivienda y en el Ministerio de Obras Públicas, y una definición de tarifas a través del panel de expertos.

Explicó que el panel de expertos, es un panel independiente que tiene por función que se cumpla la ley de subsidios, y tiene la facultad de aumentar las tarifas, de manera que no se requieran aportes del Estado, más allá de los disponibles en la ley.

Finalmente señaló que hay un rediseño gradual del sistema, en virtud del cual, a partir de agosto de 2009, se genera la corrección de incentivos para los alimentadores, es decir, el pago por pasajero transportado igual para todos; la variación de los ingresos depende exclusivamente de la variación del número de pasajeros, y se eliminan las zonas exclusivas.

Además se incorpora el sistema de multas y sólo se mantienen las compensaciones en el sistema de alimentadores y troncales.

-0-

4.- La Directora de Presupuesto, señora Rosanna Costa.

En su exposición explicó que su participación en la comisión técnica tiene relación básicamente con el modelo institucional. El diagnóstico que se hace respecto de la situación institucional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es de una gran debilidad. En ese sentido, se consideró de gran relevancia incorporar contrapesos e instancias técnicas que se coordinaran con las decisiones que se tomaban en la Subsecretaría de Transportes.

Señaló que a raíz de decisiones que se acordaron en el Transantiago y del análisis que se hizo sobre dichas decisiones, la comisión técnica se convenció que era necesario requerir de un Panel de Expertos para que estableciera un diseño de las políticas que debería implementar la Subsecretaría de Transportes. Es por eso, que se estimó necesario crear un panel que tomara las decisiones técnicas, que las traspasara y que las diera a conocer y que además, fuera asesora en esa parte del Ministro, quién sería el que debía tomar las decisiones de diseño y que debería seguir manteniendo la responsabilidad política respecto de la política de transportes. Pero para ello, debería contar con este equipo, que tendría como obligación hacer que los recursos disponibles del subsidio transitorio convergieran y se tradujeran en la necesidad de más tarifas, si así fuere necesario.

De esta manera el rol básicamente es anticipar lo que estaba sucediendo, ser asesor del Ministro, entregar la información necesaria y ayudar a la toma de decisiones, es decir, en un rol técnico e inserto en una subsecretaría, cuya función es el diseño de la política.

Así, el tema de fortalecer la gestión fue parte importante en el cambio del diseño institucional. Por cierto, ese panel tenía que formarse; había que nominar a las personas y todas lo iban a ser a partir de ternas preparadas por el Consejo de Alta Dirección Pública. Todas tenían que ser personas expertas. Y en el período en que ese panel no estuviese constituido, simplemente se mantenía la situación institucional previa.

Uno de los roles de este panel es anticipar aumentos de tarifa, pero tiene una limitación porque el aumento tiene un tope. Sin embargo, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones siempre puede subir la tarifa, más de lo que señala el panel.

La razón de que así fuese es que el panel, dentro de su rol técnico, no fuese una presión excesiva para el Ministro, quien siempre podía tomar decisiones en forma anticipada, pero tenía a este panel que tomaba y anticipaba señales, en términos de lo que estaba sucediendo con los ingresos y los costos disponibles, y la disponibilidad de recursos para el año.

Es importante señalar que en la toma de decisiones del momento, era óptimo subir la tarifa, y este límite del 5 por ciento que tiene el panel para hacerlo cada mes, juega un rol relevante. Como los fondos disponibles son un monto para el año, si la tarifa sube en diciembre, el aumento es significativamente mayor, que si la tarifa sube en enero, donde lo que se recauda es por un período de 12 meses. De manera que los retrasos son tremendamente importantes y el rol del Ministro, para anticipar los aumentos, es muy importante para el financiamiento global en el transcurso del año.

Explicó que el segundo componente importante en el diseño institucional, era reconocer un subsidio permanente que se haga cargo del financiamiento de lo que antes era un subsidio cruzado, desde los pasajeros, en general, a los escolares. Con esto, lo que se hace es traspasar

a los recursos públicos el subsidio que se quiere dar a cierto grupo poblacional y traspasar, en el largo plazo, el financiamiento del costo del sistema a los usuarios.

Planteó que esta situación no se puede hacer de un día para otro, por lo que se mantiene un subsidio transitorio, cuyos valores son más altos durante los primeros años y decreciente en el tiempo, de manera que la suma de dicho subsidio y el rol del panel, de las decisiones que debe tomar el ministerio, a partir de la disponibilidad de estos recursos, debería converger, en el largo plazo, a que se mantenga sólo el subsidio permanente, en la medida que las decisiones se tomen en forma oportuna.

Además, había que modificar contratos, cambiar incentivos, reducir la evasión, hacer inversiones, etcétera, y todas ellas requieren de un período de convergencia mayor a un año. Y así es como quedó plasmado en la ley.

Adicionalmente, esta disponibilidad de recursos entregaba una seguridad institucional financiera suficiente para que en este período se adopten las decisiones de cambio de contrato. Esa es otra de las razones que se buscaba con este diseño. De esta forma, una cantidad de recursos quedaba garantizada para que el Transantiago operara y tuviera un respaldo para tomar decisiones, modificar contratos, etcétera.

Por último, señaló que el tercer componente institucional que se incorpora en el diseño del Transantiago dice relación, además de los contrapesos adecuados, con entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las herramientas para llevar a cabo las inversiones que el sistema requiere para operar de mejor forma y reducir los tiempos. Las inversiones que requería el Transantiago estaban dispersas en una serie de ministerios y la prioridad que cada uno de ellos le daba, por ejemplo, al establecer paraderos, al hacer vías exclusivas, en fin, no era la prioridad propia de su cartera. De manera que también se le dio al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la institucionalidad suficiente para que liderara el proceso de diseño y financiamiento de las inversiones en los tiempos oportunos, mientras el proceso seguía adelante y se permitía que se redujese el subsidio transitorio en paralelo a la toma de otras decisiones que ya se han mencionado.

-0-

5.- El ex funcionario del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo Echenique.

El señor Gómez-Lobo señaló que desde el mes de mayo del año 2008 hasta marzo de 2010, fue jefe de asesores del entonces Ministro René Cortázar y le tocó participar, como contraparte técnica por parte del Ministerio, con el equipo técnico designado por los senadores de la Comisión Especial de Transportes, en el que estaba la señora Ana Luisa Covarrubias, y a la que luego se incorporaron las señoras Rosanna Costa, Soledad Arellano y los señores José Cox, Ignacio Del Río, y en algunas reuniones participaron también los señores Ian Thompson, de la Cepal, y Cristián Bowen.

Agregó, que al escuchar las presentaciones de las señoras Ana Luisa Covarrubias y Rosanna Costa, le cuesta entender lo que han planteado, porque lo que han señalado, en cierta forma, era conocido y era parte de las proyecciones que se establecieron en su momento y fueron acordadas por todos.

Planteó que es posible que se hayan producido algunos malos entendidos, por cuanto se hace un supuesto, cuando se dice que la extensión del Metro ahorraría costos. Al respecto, esta situación estaba dentro de las proyecciones que se hacían, porque esto se producirá una

vez que la extensión de la Línea 5 del Metro entre en funcionamiento y llegue a Maipú. Cuando ello suceda, saldrán 300 buses para el sistema, pero hay que entender que esta situación se producirá sólo a fines de este año, cuando entre en operación esta nueva línea. Por lo tanto, esta situación sigue siendo tan válida como era en las proyecciones que se hicieron en su oportunidad.

Discrepó con lo planteado por la señora Ana Luisa Covarrubias, en cuanto, a que no se cumplieron ciertos objetivos, como es disminuir el pago fijo. Recordó que el pago fijo originalmente ascendía al 90 por ciento del pago de los contratos y esto se redujo significativamente. Agregó que en el caso de los alimentadores se eliminó el mecanismo de ajuste de ingreso, que era uno de los factores que más influía en ese pago fijo. Además hay que señalar, que en todas partes del mundo, como Londres o Bogotá, los contratos de concesión de transporte público se pagan ciento por ciento en base a un costo fijo, y cero por pasajero, que es el caso de Londres, donde el contrato se paga por kilómetro recorrido y cero por pasajero.

Entonces, la experiencia internacional en ese aspecto, en general, disminuye el pago por pasajero y garantiza el cumplimiento de las condiciones de servicio, en base a multas o descuentos que sí se introdujeron en las modificaciones contractuales, incluyendo un índice de cumplimiento plaza-hora-kilómetro, índice de descuento por frecuencia, índice por regularidad. Pero, incluso así, se puede decir que la experiencia chilena, de bajar de 90 por ciento por un pago garantizado, a menos del 50 por ciento, debería dar suficientes incentivos a los operadores respecto de la demanda.

Indicó que también es necesario tener en cuenta, que lo que importa para el comportamiento de un agente económico es el ingreso marginal, o sea, cuánto gana por cada pasajero adicional. En ese sentido, lo que se hizo fue establecer un monto más alto, que lo que tenían antes y era igual para todos.

También se eliminaron las zonas exclusivas, pues no había ninguna limitación para que un alimentador, pudiera pasar por la zona de otro alimentador.

Por otra parte, se critica mucho el hecho de que si el Ministerio propone un cambio de recorrido, se debe compensar a los operadores por los kilómetros y las plazas que eso implica. A su juicio, esta situación es natural. Imagínense una situación en que uno no tuviera eso, y el Ministerio pudiera exigir, por ejemplo, un aumento a un alimentador del 50 por ciento de sus recorridos, el alimentador quebraría. Los operadores necesitan contar con la garantía, que obtendrán algún tipo de compensación, si la autoridad le exige más kilómetros y más recorridos. Recordó que en algunas reuniones con los expertos en enero de 2009, en las que discutieron los cambios de contrato, buscaron alguna posibilidad para los alimentadores, que tuvieran incentivos para proponer cosas que el Ministerio unilateralmente no sabía, no quería o no podía diseñar, debido a que ellos tenían más información de la demanda, de manera que los incentivos están considerados en los nuevos contratos.

Señaló que respecto del alza de tarifas, es bueno recordar que en el acuerdo logrado el año pasado, entre la entonces Oposición y el Gobierno no se incluía ningún compromiso, respecto de la tarifa. Mas aún, agregó que en un artículo del diario "La Segunda", del 14 de julio de 2009, se anunció el acuerdo que anunció el entonces candidato Sebastián Piñera, que señalaba: "Respecto de la posibilidad de aumentar el valor del pasaje admitió que "va a haber aumentos graduales de las tarifas a partir del año 2010, salvo que el Gobierno decida algo distinto." Por lo tanto, queda más que claro, que el aumento de tarifas nunca fue parte del acuerdo con la Oposición.

Ahora bien, se dice que la tarifa aumentó en 20 pesos. En realidad, señaló que calculó personalmente dicho aumento, que fue superior a 40 pesos en términos reales. Al parecer, aquí hay un malentendido, por cuanto la señora Ana Luisa Covarrubias presentó un dato de inflación. Dijo que la deflación había sido de -2.8 por ciento en el 2009. Eso es cierto, pero se refiere al IPC. Lo que indexa las tarifas que se pagan a los operadores, o sea, el pago por pasajero transportado, depende en parte del IPC y también de muchas otras variables, en particular del dólar, del euro y del precio del petróleo. Agregó que si uno calcula tomando los ponderadores de cada una de esas variables, especialmente considerando que el dólar y el petróleo cayeron muy fuertes ese año y se calcula un índice de precios de los costos con que se indexan las tarifas o el pago por pasajero transportado a los operadores, se da cuenta de que la tarifa aumentó más de 40 pesos en términos reales. Entonces, tampoco es cierto que la tarifa no aumentó 40 pesos en esos términos. La mejor demostración de eso es que el déficit proyectado para el año pasado, fue muy similar al déficit del efectivo, aun cuando la tarifa nominal aumentó en 20 pesos. Eso se debe a que la tarifa real, por la baja de costos, significó un aumento mayor a 40 pesos.

Planteó que dentro de las proyecciones que se hicieron, estaba muy clara el alza de tarifas en el mes de febrero, pues en todas las minutas que se entregaron se señala textualmente: “Sólo para efectos del presente cálculo, se aplican los aumentos tarifarios indicados en el punto anterior en los meses de febrero.” O sea, sólo era indicativo. Se hicieron de esa forma las proyecciones, porque no se sabía cuándo iba a entrar a operar el panel de expertos, que era el mecanismo acordado y propuesto por la Alianza, por la Oposición de aquel entonces, para que la institucionalidad implementara los aumentos de tarifas. Aparte de que no había ningún compromiso, el hecho de que las tarifas aumentaran en febrero sólo era indicativo.

En relación con las reducciones de costos, señaló que el 14 de enero de 2009, hubo una reunión entre los distintos grupos de técnicos en dependencias del Ministerio, para revisar las simulaciones que se habían pedido en torno a las proyecciones. Agregó que en el mes de diciembre del año pasado, ya se habían presentado varias proyecciones con supuestos, las cuales se iban actualizando. En ese entonces, el candidato Sebastián Piñera designó a Ignacio del Río, un profesional de su confianza, para que revisara las proyecciones que se estaban haciendo. Añadió que el grupo conformado en ese momento, interactuó con él intensamente durante esas semanas e, incluso, elaboró un modelo de proyección alternativo, paralelo, para revisar que las proyecciones que se hicieron fueran razonables. Finalmente, él llegó a la conclusión de que eran razonables. Recordó que el 14 de enero de este año se percataron que para obtener una solución para el déficit que se estaba produciendo, era necesario aumentar la tarifa en contra de la disminución de costos que se había establecido hasta 2012. Porque después de ese año, las reducciones de costos comenzarían a tener más peso dentro de la reducción del déficit, principalmente por la relicitación de los alimentadores y en parte también por la reducción de buses de la Troncal 3, por la extensión del Metro. Por lo tanto, parece razonable que la proporción entre la reducción de costos y el aumento de tarifas era conocida por todos. De hecho señaló tener las simulaciones realizadas el 14 de enero, con las cuales se llegó a esa misma conclusión, que la reducción se produciría principalmente después de 2012. Por lo que reiteró que el aumento de tarifas nunca fue parte del acuerdo.

Indicó que el gobierno pasado optó por dejar operar la institucionalidad en la forma de un Panel de Expertos, el cual tuviera la facultad de aumentar las tarifas. Agregó no tener los datos para proyectar el déficit para este año, el cual todavía no ha terminado, ni se sabe realmente, cuál será aquel. En todo caso, según las cifras entregadas por la Coordinación del

Transantiago, durante los meses de febrero, marzo y abril hubo un efecto negativo en la demanda, el que probablemente estuvo relacionado con el terremoto. Tal vez, la recuperación económica también ha sido más lenta, pero se aprecia un crecimiento vigoroso en los ingresos a partir de mayo, por cuanto, los ingresos aumentaron en 19 por ciento. En ese mes los “Bips” aumentaron en 7,1 por ciento. Agregó que su intuición, aunque no tiene la información para confirmarlo, es que con la recuperación económica, y la reconstrucción post terremoto, se producirá un aumento mucho más vigoroso en la demanda.

Planteó que es difícil poder hacer una proyección respecto del tema. Tener un modelo de proyección que logre apuntar a un déficit de más o menos 3 por ciento es un gran éxito. Añadió que en la ley de subsidio al Transantiago se incluyó la posibilidad de flexibilizar en 5 por ciento el subsidio transitorio. En ese sentido, sería bueno saber si en las proyecciones para este año se considera un aumento de 5 por ciento anual para suavizar las alzas correspondientes.

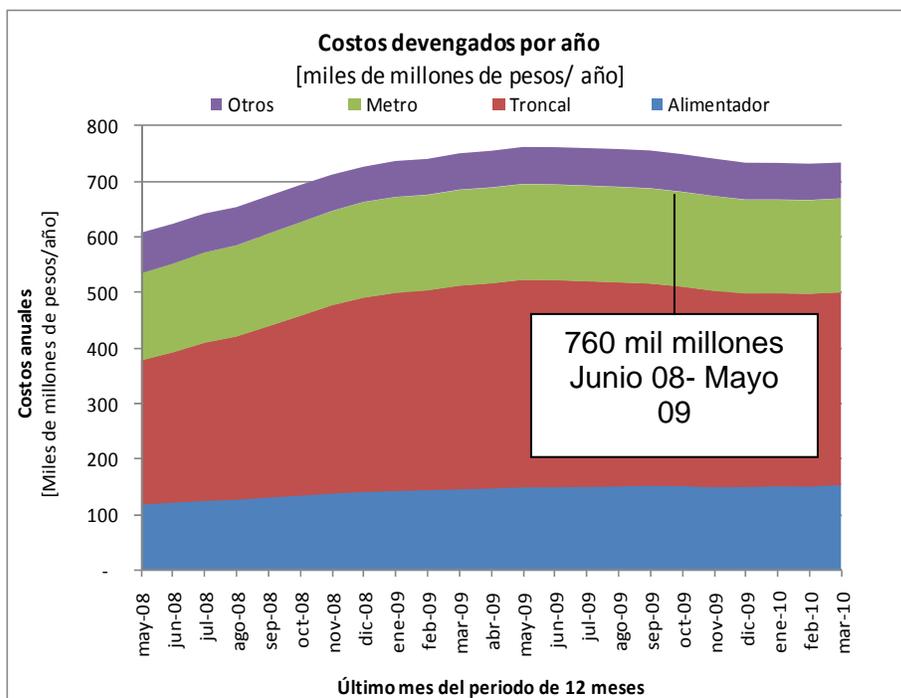
Por último señaló que, en relación con los aspectos institucionales, están incorporados en el proyecto, tanto respecto del panel de expertos, como de otros temas mencionados. Por lo tanto, pareciera que se ha cumplido cabalmente con todos los acuerdos logrados, los cuales fueron plasmados en el proyecto.

## V. SÍNTESIS DE LAS OPINIONES PRESENTADAS POR LOS ASISTENTES A LA COMISIÓN, EN ÁREAS TEMÁTICAS RELEVANTES.

### 1. Costos del sistema.

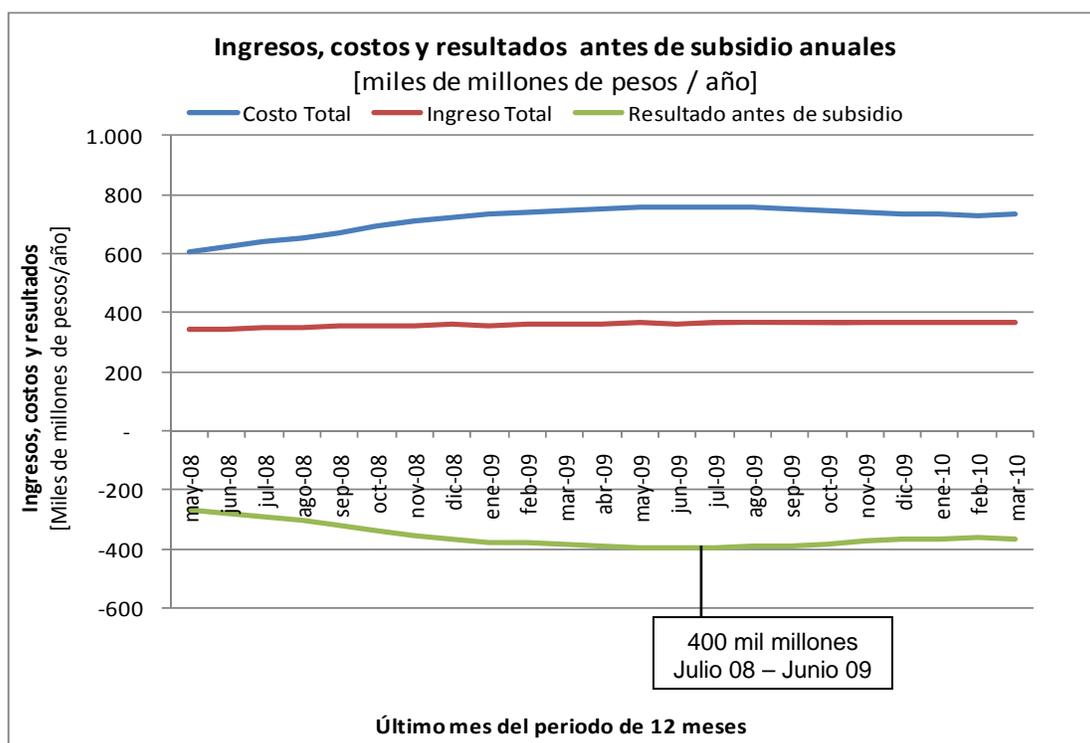
Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Es importante destacar que los costos del sistema, que en un principio se preveía que serían financiados por los ingresos en un ciento por ciento, han terminado siendo mucho más abultados de lo que se tenía contemplado al comienzo: un 50% más altos.



Los ingresos se han mantenido estables porque el número de viajes no ha subido sustancialmente y porque las tarifas han permanecido básicamente planas todo el periodo.

Los costos han subido como resultado de la reacción de la administración anterior ante la situación que se creó con la instalación del Transantiago en febrero de 2007, la pésima evaluación que hizo la población de esa instalación y de su diseño, y la consecuencia política que tuvo, en el sentido de provocar a como diera lugar una mejoría en el transporte público visible para los usuarios, que implicara que el tema dejara de ser tan importante en la agenda pública.

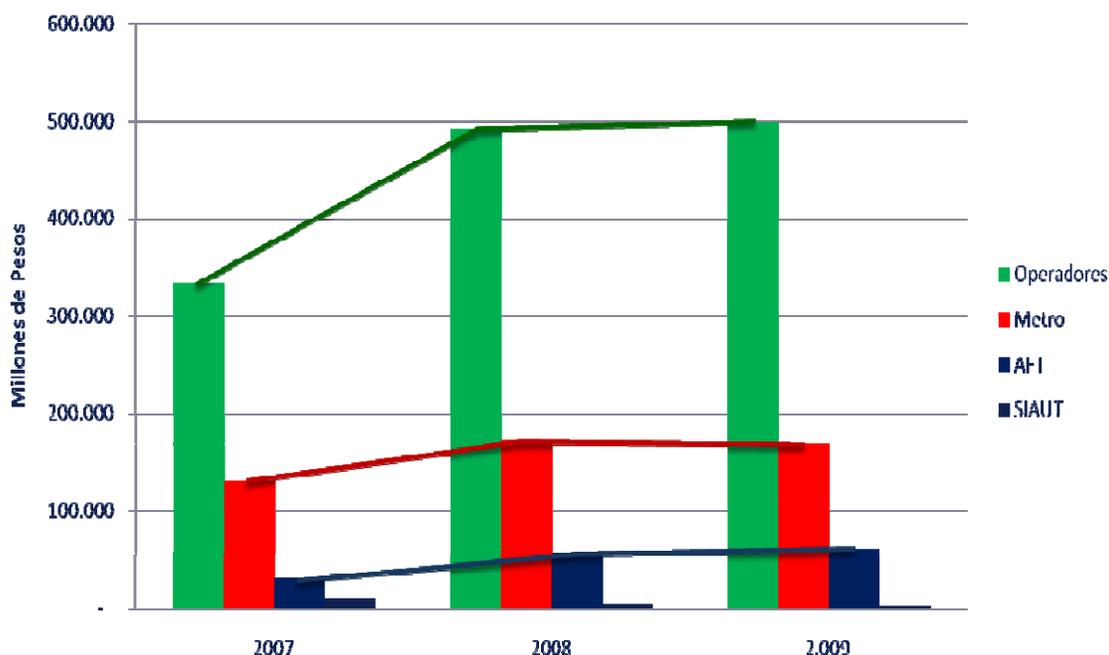


Son conocidos todos los problemas que hubo para financiar el sistema, una vez que fue evidente que no se autofinanciaba. Esta situación llevó el año pasado a una negociación política, para definir un modo de financiamiento para el sistema de transporte público en Santiago que fuera permanente en el tiempo, y que tuviera también un componente transitorio, para efectos de resolver una situación que era más crítica que lo que se había estimado para el devenir del tiempo.

El uso de la palabra déficit acá es un poco confundidor. Lo claro e irrefutable es la diferencia entre las cifras: los ingresos del sistema, generados por los propios usuarios del Transantiago, fueron US\$ 707 millones, y los costos, US\$ 1.410 millones.

El siguiente cuadro muestra la trayectoria de los costos, separándolos entre los operadores de buses (verde), el Metro (rojo), el AFT (azul) y el sistema de información al usuario del transporte, que es la línea más pequeña y que este año desaparece, porque fue absorbido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

### Evolución de los Costos Anuales por Operador



Originalmente, todos estos ítems de gastos serían absorbidos por el pago que hacían los usuarios por usar el sistema; sin embargo, en la práctica esto no ha sido así. Entre otras cosas, el sistema de información al usuario ha sido absorbido por el Ministerio de Transportes directamente, por la Coordinadora del Transantiago.

En esta lámina es interesante notar cómo el principal incremento en términos de volumen es el del costo de los operadores de los buses. En términos de porcentajes, también destacaría el incremento que tuvo el administrador financiero, que sube en un ciento por ciento en este período de dos años.

Respecto de los pagos a los operadores, hay una situación diferente según la naturaleza del mismo. Los troncales son la parte más gruesa de las tres que aparecen en ese gráfico. Su volumen es de US\$ 620 millones, lo que significa un poco menos de la mitad del total de los pagos que se hacen a los operadores del sistema.

USD\$ 1.270 millones de pagos a Operadores:

#### **Troncales US\$ 620 millones**

Cuota Fija 36%

Pago por pax 64% (MAI del 65%)

% de pago independiente de la cantidad de pasajeros transportados: 78%

Pago promedio \$ 455/ BIP

#### **Alimentadores US\$ 330 millones**

Pago Fijo 43% (6% es Renovación de Flota)

Pago por pax 57% (sin MAI)

Pago medio \$ 342/ BIP

#### **Metro US\$ 320 millones**

Pago medio \$ 278/ BIP

Los alimentadores se llevan US\$ 330 millones, cifra muy similar a los US\$ 320 millones que se pagan al Metro.

Los contratos, tal como están en la actualidad, establecen modalidades de pago diferentes según el operador. En el caso de los troncales, los contratos vigentes señalan que hay un pago por pasajero (PPT) que tiene dos componentes: un 65% que se hace a todo evento, y un 35% que tiene que ver con los pasajeros efectivamente transportados.

Además, existe una cuota fija que se paga a los troncales, que equivale a 36% de esos US\$ 620 millones. Si consideramos la suma de la cuota fija, el 36%, más el 65% del PPT, llegamos al 78% de pago que reciben los operadores, independiente de la cantidad de pasajeros transportados. Esos operadores reciben un pago promedio de \$ 455 por Bip, lo cual si se multiplica por 1,6, da una idea del pago que reciben por viaje, que es una cifra más cercana a los \$ 700 que a los \$ 455.

Los contratos que tienen este componente tan alto, que es independiente del transporte efectivo de pasajeros, tenía originalmente peores condiciones, pues dicho pago era de 90% fijo, lográndose una reducción a 78% después de renegociaciones de los contratos.

En el caso de los alimentadores, reciben un pago en relación con los Bip que hacen los pasajeros transportados efectivamente. Ese ingreso equivale a 57% de los US\$ 330 millones que ellos reciben del sistema, de manera que 43% de dicha cifra, es decir, del orden de los US\$ 140 millones, lo reciben los alimentadores a todo evento. O sea, si no transportaran a nadie, igual recibirían esos recursos.

En el caso de los troncales, si no transportan a nadie, reciben igualmente 78% de los US\$ 620 millones, que es una cifra cercana a los US\$ 480 millones.

Por su parte, el Metro es el único que recibe un pago por pasajero efectivamente transportado.

De la información financiera de las empresas operadoras durante los años 2008 y 2009, se observa una situación razonable en general, con la excepción de un par de casos. Sin embargo, en el resultado neto la situación es un poco más compleja, en la medida en que los operadores deben asumir el pago de la amortización e intereses por los créditos, y se aprecia una mejora el año 2009 respecto del 2008.

### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Es público que los costos son el doble que los ingresos; eso estaba en la información que se entregó el 2009, pues es información pública. Es evidente que los subsidios equivalen a la mitad de los costos, y eso va decreciendo hasta llegar a un 15%, aproximadamente, de los costos totales en definitiva. Los costos han aumentado un 50% durante este período.

Para los miembros de esta Comisión no es ninguna novedad, porque muchas veces se les expuso esta cuestión. Tampoco es una novedad para la Comisión Especial Mixta de Presupuesto, a la cual se entregaron informes periódicos durante buena parte de este período, el último de los cuales fue en diciembre de 2009.

Tampoco es una novedad para los miembros de la Comisión técnica que negoció, que cuando se pasa de 4 mil buses en la calle a 6 mil, que cuando se transita de 220 recorridos a 350, los costos aumentan. Subieron 50%, lo que está documentado y es público; no es algo que se descubrió una semana antes de que las tarifas empezaran a subir.

Eso fue analizado con equipos técnicos conformados por profesionales bastante preparados de la Alianza, de la Oposición en ese momento.

“Pero no es sólo información que aparece aquí en la diapositiva, no es sólo información que se entregó a la Comisión Especial de Presupuesto, no es sólo información que conoció, en detalle, todo el equipo técnico, sino que está publicada.” Además, existen publicaciones de Libertad y Desarrollo en las que esta información está disponible. Allí figuran los costos por separado, y se presenta la proporción en que éstos subieron.

“Por eso, plantear, hoy día, como una sorpresa, que los costos son el doble que los ingresos, me parece que no tiene ningún fundamento.”

También se plantea por algunos parlamentarios que hoy descubrieron problemas, que en realidad fueron presentados y hechos públicos durante toda la negociación del proyecto.

“Al respecto, estoy mirando el documento para ver si había un compromiso en marzo para disminuir costos y no lo encuentro. Entonces, la verdad es que son afirmaciones, pero no hay ninguna declaración que esté dando sustento a esto, ni del Gobierno en su momento ni de las proyecciones que se hicieron en su momento con la Oposición. Ni de baja de plazas, ni de que aquí dijera que de aquí a marzo, entre el 2009 y el 2010 bajan los costos. Al respecto, yo no sé en qué lugar está ese supuesto, pero no lo hizo el Gobierno en ningún momento ni está en la documentación.”

El costo financiero es algo en que coinciden tanto el gobierno anterior como el actual, el cual ha ratificado que va a continuar. No sé si alguien puede decir que se quiere pagar ese costo, pero no el gobierno actual, puesto que no he sabido que lo haya dicho.

A medida que se va pasando del sistema de gestión de flota transitoria, que permite controlar frecuencia y regularidad, al sistema definitivo, naturalmente que eso también permitirá continuar con la eficiencia del sistema.

Los costos están planteados en las proyecciones. Hubo acuerdo de ambas partes en que los costos, en comparación con los ingresos, harían que el déficit cayera de US\$ 547 millones en 2009, en dólar de diciembre de 2008, a US\$ 182 millones en 2014. Eso ocurrió en 2009.

Lo que ocurrió fue que entre medio hubo un terremoto. Es un poco apresurado sacar los datos entre marzo y abril, para decir que esta es la proyección para los próximos 5 años. Sin embargo, en lo que sí estaban de acuerdo los técnicos de todos los sectores era que esas proyecciones eran razonables.

Ahora bien, se presentó una tabla en que había una estabilización financiera gradual, que partía en un déficit muy significativo, entre US\$ 500 y US\$ 600 millones al inicio, pero que caía gradualmente en 2010, más en 2011, hasta estabilizarse en aproximadamente US\$ 200 millones en el largo plazo. Ninguna de las partes que acordó eso pensó que haría desaparecer el déficit. Siempre se creyó que el déficit terminaría en un subsidio público de alrededor de US\$ 200 millones. Eso fue lo que se acordó para siempre, lo cual tiene un fundamento que suscribió la totalidad de los técnicos del comité técnico. En dichas reuniones participó activamente la actual coordinadora del Transantiago, quien fue miembro del panel y suscribió el acuerdo con la unanimidad de los miembros del panel. La Subsecretaria de Transportes también fue miembro del panel pluralista que convocamos, porque había participación de todos los sectores. El texto, que es público, señala que hay acuerdo unánime entre los técnicos de que el subsidio a la tarifa escolar debe financiarlo el Estado y no los usuarios del sistema. Y ese subsidio a la tarifa escolar alcanza aproximadamente a US\$ 200 millones al año.

Eso no lo deseamos suprimir. No queremos que los escolares, cuando pagan un tercio de la tarifa en Santiago, sean solventados por un trabajador que paga una tarifa más alta. De

manera que se aprobó un subsidio público por ese monto. Esto es parte del déficit actual y concluye a partir de 2014, con este sistema financiado en el monto señalado.

**Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

El sistema está bastante estresado económicamente. Cuando la actual administración asumió el Transantiago, por cada peso que ingresaba salían dos pesos. Hoy, se ha logrado rebajar los costos en términos bastante marginales y se ha disminuido la evasión, con lo cual han aumentado los ingresos; y se han puesto en marcha otros mecanismos para aumentar ingresos y reducir costos, pero aún falta mucho por hacer.

En ese sentido, el esfuerzo que debe hacerse para reducir costos es extremadamente duro y los resultados son bastante menores de lo que se quisiera, de modo que la tarea es bastante complicada. “Me parece que el sistema no tiene viabilidad económica en el largo plazo, de modo que se requieren cambios importantes en su estructura y en su modelo de negocios, con el fin de poder poner en marcha un sistema que sea adecuado, que cumpla con los requerimientos de los usuarios a un precio razonable, en cuanto a tarifas de los usuarios y a la disposición de subsidios, los cuales al final terminan pagando todos los contribuyentes.”

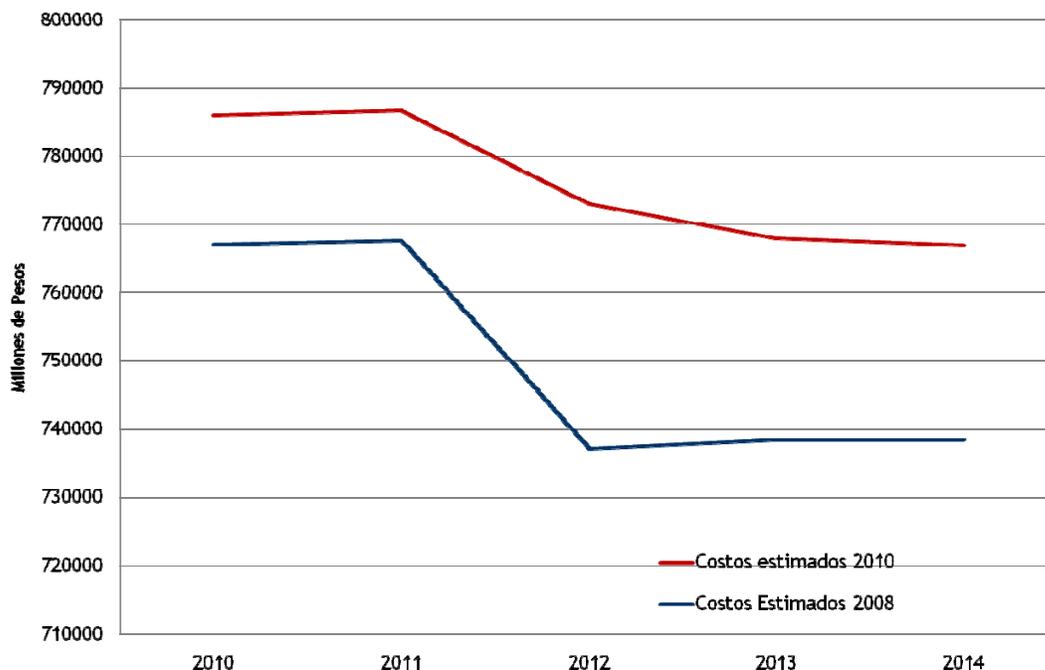
En la siguiente tabla se presenta el impacto que tienen los distintos aspectos en el déficit y en sus distintos años, desde 2009 hasta 2014.

AÑO	Aumento de tarifas \$ 40 en 2009 \$ 60 2010-12	Renegociación de contratos	17% de reducción de costo por relicitación alimentadores. Nov 2012	Reducción de 2.5% plazas y flota (2011-2014)	Reducción del 2% del número de bips por viaje	Disminución de 2% de kms. A partir de julio de 2009
2009	32.715	9.080	0	0	5.024	1.594
2010	86.381	15.002	0	0	5.772	3.106
2011	139.012	23.115	5.157	2.818	5.887	3.119
2012	185.560	33.820	28.039	5.637	5.491	3.123
2013	191.358	39.215	28.237	8.478	5.539	3.171
2014	192.075	43.084	28.477	11.405	4.138	3.201

La línea roja del siguiente cuadro corresponde a los costos que actualmente se están estimando para el período 2010-2011, y en adelante. Allí se evidencia una diferencia aproximada de un 8% en los costos. Los ingresos no figuran en el gráfico porque dependen de la estructura tarifaria, de forma tal que sea más manejable.

Desgraciadamente estamos en un nivel en el que ya es bastante difícil, políticamente, seguir aumentando las tarifas. De manera que el efecto que ha tenido el no aumento de tarifa en 2009, y en febrero de 2010, ha ocasionado una escalada en las tarifas en este año, pues debe compensarse todo el déficit generado en el año anterior.

## Costos estimados Transantiago



### Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

En cuanto al ahorro de costos, uno muy claro es que, en el caso de los alimentadores, se eliminó el Mecanismo de Ajuste de Ingresos, MAI, así como también la exclusividad de las zonas de operación de los alimentadores, con otros alimentadores.

Esto de compensar a los troncales por expansiones del Metro, no es algo tan extraordinario. Al licitar en el 2004 un contrato de largo plazo, debe tenerse una cierta certeza de cuál es el negocio.

En el caso actual, estaba proyectado el hecho de que, como la Troncal 3 se extinguió, precisamente por eso se licitó la mitad de la Troncal 3, que ahora es la Troncal 6, y se dejó la otra mitad para sacar los buses de esa troncal (300 buses) y que esos mismos servicios los dieran las troncales 1 y 4, como compensación. Entonces, efectivamente, era un ahorro de costos, porque se estaba dando el servicio a pesar de que se retiraban 300 buses, lo cual estaba en la proyección.

También se eliminaron las zonas exclusivas, pues ya no había ninguna limitación para que un alimentador pudiera pasar por la zona de otro alimentador.

Se critica mucho el hecho de que si el Ministerio propone un cambio de recorrido, se debe compensar a los operadores por los kilómetros y las plazas que ello implica. Pero eso es natural. Si no existiere aquello, y el Ministerio pudiera exigir, por ejemplo, un aumento a un alimentador de 50% de sus recorridos, el alimentador quebraría. Los operadores necesitan contar con la garantía de que obtendrán algún tipo de compensación si la autoridad le exige más kilómetros y más recorridos.

Lo que se estableció en los nuevos contratos, que era el espíritu de lo que se buscaba, y que se presentó muchas veces en reuniones con los expertos en enero de 2009 sobre los cam-

bios de contrato, fue entregar alguna posibilidad a los alimentadores de que tuvieran incentivos para proponer ideas que el Ministerio unilateralmente no sabía, no quería o no podía diseñar, debido a que ellos tenían más información de la demanda, de manera que, a mi juicio, los incentivos están considerados en los nuevos contratos.

En la misma materia de reducciones de costos, hubo una reunión entre los distintos grupos de técnicos el 14 de enero de 2009, en dependencias del Ministerio, para revisar las simulaciones solicitadas en torno a las proyecciones presentadas. Desde diciembre, ya se habían presentado varias proyecciones con distintos supuestos, las cuales se fueron actualizando. De hecho, se presentó un supuesto a la Comisión de Transportes del Senado a comienzos de enero de 2010. En ese entonces, el candidato Sebastián Piñera designó a Ignacio del Río, para que revisara las proyecciones. Se interactuó con él bastante intensamente durante esas semanas e, incluso, elaboró un modelo de proyección alternativo, paralelo, para revisar que las proyecciones fueran razonables. Finalmente, llegó a la conclusión de que lo eran. Sin embargo, en ese momento se pedía sensibilidad en torno a las proyecciones. El 14 de enero se discutió que el peso de la disminución del déficit recaía en un aumento de tarifas y no en la disminución de costos hasta 2012. Después de ese año, las reducciones de costos comenzarían a tener más peso dentro de la reducción del déficit, principalmente, por la relicitación de los alimentadores y en parte también por la reducción de buses de la Troncal 3, dada la extensión del Metro. Entonces, parece que la proporción entre la reducción de costos y el aumento de tarifas era conocida por todos. De hecho, están las simulaciones del 14 de enero, con las cuales se llegó a esa misma conclusión, en el sentido de que tal reducción se produciría principalmente después de 2012. “Reitero, el aumento de tarifas nunca fue parte del acuerdo.”

2. Subsidio de la ley n° 20.378.

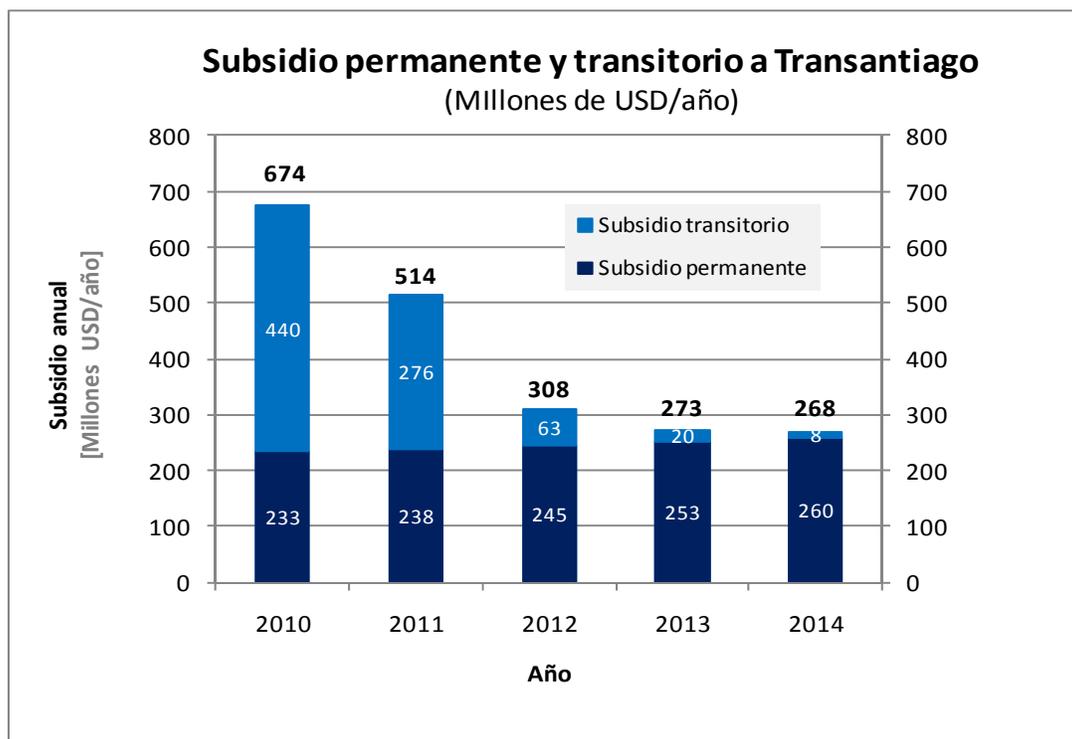
**Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

La falta de financiamiento llevó el año pasado a una negociación política entre el Gobierno y la Oposición, para definir un modo de financiamiento para el sistema de transporte público en Santiago que fuera permanente en el tiempo, y que tuviera también un componente transitorio, para efectos de resolver una situación que era más crítica que lo que se había estimado para el devenir del tiempo.

Año	Subsidio* (millones de \$ /año)			Total en USD (millones de USD/año)
	Permanente	Transitorio	Total	
2010	116.725	220.243	336.968	674
2011	119.060	138.056	257.116	514
2012	122.631	31.608	154.239	308
2013	126.310	10.195	136.505	273
2014	130.100	4.134	134.234	268

\*Considera IPC de 1,5% para 2010 (ya fijado por DIPRES por Ley de presupuestos) y un 3% estimado para los años 2011 a 2014.

El cuadro superior muestra la trayectoria de los subsidios, expresados en millones de pesos por año, y convertidos a dólares en la última columna. Para este año, la ley contempla un subsidio total de US\$ 674 millones, una cifra importante, que más o menos puesta en términos de usuario-viaje, es cerca de \$ 160 mil por usuario anuales en Santiago.



En la medida en que pasa el tiempo, va desapareciendo el subsidio transitorio para quedar sólo el subsidio permanente, en una cifra que hacia el final de este período establecido por la ley, el año 2014, debiera estar en torno a los US\$ 260 millones anuales. De allí para adelante, ésa es la cifra que debería considerarse para financiamiento del Transantiago.

Los ingresos del año pasado fueron del orden de US\$ 707 millones, y los costos del sistema fueron el doble de esa cantidad. En un ejercicio meramente hipotético, si el año pasado se hubiera contado con los subsidios disponibles para este año, habríamos tenido US\$ 224 millones de subsidio permanente para financiar esa diferencia negativa de US\$ 702 millones. Pero todavía quedarían US\$ 478 millones por satisfacer, que con el subsidio transitorio de US\$ 423 millones no se habría alcanzado a cuadrar, pues habrían faltado US\$ 55 millones.

Ítems	Miles de millones de pesos por año	Millones de USD por año
Ingresos anuales	368	707
Costos del sistema	733	1.410
Resultado antes subsidios	-365	-702
Subsidio permanente	117	224
Resultado después de subsidio permanente	-248	-478
Subsidio transitorio	220	423
Resultado después de subsidio permanente y transitorio	-28	-55

\* Considera una tasa de cambio promedio de \$ 520 por dólar.

Éste es un cálculo teórico, en el sentido de que a los números del año pasado en materia de ingresos y costos, que ya son conocidos y que probablemente serán similares a los de este año si no hubiere cambios en las tarifas, en la evasión o en los costos del sistema, se les aplica los subsidios que están disponibles para este año.

El año pasado hubo un financiamiento diferente del Transantiago en comparación con el actual. Ya se precisó que los ingresos y los costos del sistema se han estabilizado en una relación estimada de 1 a 2, en torno a los US\$ 1.500 millones o US\$ 1.400 millones, dependiendo del valor del dólar, y a los US\$ 700 millones, en el caso de los ingresos.

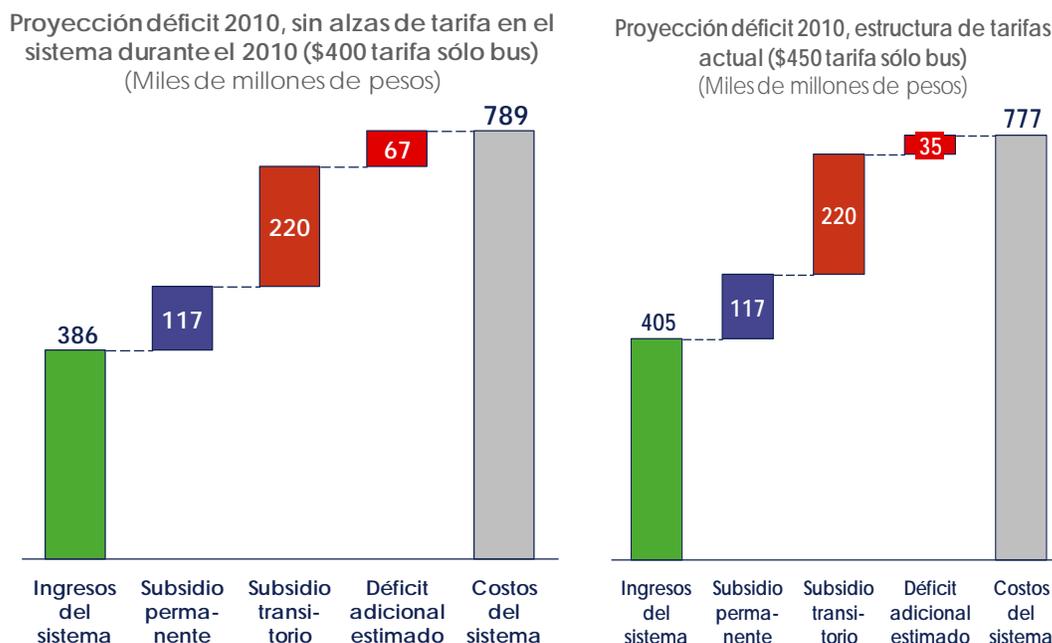
En relación a la alternativa de terminar con el subsidio y alterar su estructura, "...la respuesta es no, porque dada la situación tan precaria de las finanzas del sistema de transporte público de Santiago, sería una irresponsabilidad terminar con el subsidio. Creo que el subsidio permanente, por lo menos, está justificado desde el punto de vista conceptual, a partir del momento en que la sociedad ha decidido, a través de sus representantes legítimos: el Ejecutivo y el Legislativo, que los estudiantes paguen una tarifa reducida, que es un tercio de la tarifa adulta."

Para que eso sea así es necesario que el Estado otorgue un subsidio al sistema de transporte público. Antes la tarifa escolar también era inferior a la adulta, pero en ese caso el subsidio era pagado directamente por los usuarios adultos a los estudiantes. Era un subsidio cruzado, pero muy regresivo, porque las personas que usaban el sistema de transporte público eran de los tres quintiles más bajos del ingreso. Por tanto, cargarles a ellos un subsidio para financiar a estudiantes no era considerado justo. Creo que esa fue la razón que se tuvo a la vista para efectos de cambiar el subsidio cruzado por uno directo del Estado.

"En ese sentido, no tengo ningún problema con el subsidio y me parece que los montos actualmente considerados son razonables."

En cuanto a los subsidios de otras latitudes, como en Madrid, Londres y París, que son mayores que el de Santiago, debe observarse que hoy no lo son tanto, porque las cifras de subsidio en la capital chilena, a 2010, son del orden del 50%. Es una cifra alta, considerando que antes el subsidio era cero y que Chile no es España, Inglaterra o Alemania; y estamos en un grado de desarrollo en que, tal vez, no nos podemos permitir el lujo de un subsidio tan grande al sistema de transporte público, como el que tenemos en la actualidad. "Sin embargo, acepto que es así. El subsidio permanente, que es cercano al 20% del total de los ingresos del régimen, me parece razonable."

En la lámina siguiente aparece una simulación hecha para determinar la realidad financiera del sistema durante este año. Como son proyecciones, en un año más puede preguntarse si estaban ajustadas a la realidad o no y el ministro vendrá a responder.



La proyección que se podría hacer de la situación financiera, si tuviéramos todavía la tarifa básica de los buses en \$ 400, como era a marzo, y suponiendo que durante este año de todas maneras iba a ocurrir un aumento de \$ 30 por aumento de los costos, es decir, a diciembre una tarifa de \$ 430, implicaría un escenario en que los costos estimados del sistema alcanzarían aproximadamente a \$ 789 mil millones, los ingresos serían unos \$ 386 mil millones, habría un subsidio permanente de \$ 117 mil millones, un subsidio transitorio de \$ 220 mil millones y una diferencia o brecha de \$ 67 mil millones, que no se alcanzaría a financiar con los recursos provistos en la ley para este año.

Eso si es que la tarifa hubiese quedado en \$ 400, más un incremento de \$ 30 por efecto del aumento de los costos.

La situación graficada en el sector derecho es distinta, en cuanto supone que la tarifa, en lugar de ser de \$ 400 plana durante todo el año, es como ha sido hasta ahora, es decir, de \$ 400 hasta marzo, \$ 430 desde abril y \$ 450 a partir de mayo. Si de aquí en adelante la dejamos congelada en \$ 450, todavía tendríamos que financiar US\$ 35 millones que no están contemplados en la ley.

Eso es así incluso haciendo el ejercicio de reducir los costos del sistema en 2%, por una mejora operacional, y suponiendo que los ingresos aumentan en parte por el incremento ya ocurrido en las tarifas y por alguna mejora en materia de impedir la evasión.

### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Hubo dos componentes. Ante la convicción de que el sistema estaba en una crisis por todos conocida y que era completamente impensable, desde el punto de vista de un mínimo de sentido de responsabilidad social, intentar antes de tiempo una modificación de la tarifa, se indicó en muchas oportunidades que el Gobierno no subiría la tarifa, que no le parecía responsable hacerlo, puesto que primero había que corregir los problemas que tenía el sistema, que había que lograr una mayor normalización del mismo, previo a buscar un financiamiento directamente de los usuarios.

Eso es lo que luego, en la ley que aprobó el Congreso Nacional, se denominó como subsidio transitorio, porque está asociado directamente a la necesidad de ir ajustando el sistema de modo que prestara un servicio adecuado.

Después surgió una segunda convicción, que no estaba en el diseño original: la necesidad de tener un subsidio permanente, de mucho menor monto que el subsidio transitorio. Y ese acuerdo no sólo se logró para Santiago, sino que el acuerdo político, creado de buena fe entre las partes, determinó que eso sería para todas las ciudades con transporte licitado del país.

Ello porque mientras exista una tarifa escolar, que es una fracción de la tarifa adulta, lo normal es que sea financiada por el Estado, como cualquier otro subsidio en el sistema económico, pues de lo contrario lo terminen pagando los usuarios del sistema de transporte público, a través de una tarifa mayor.

Un estudiante de educación superior, que puede pertenecer a un estrato medio o medio alto, estaría siendo financiado por un trabajador que utiliza ese mismo servicio y que tiene que pagar la tarifa adulta.

Eso se corrigió a través del subsidio permanente. Eso fue un cambio de diseño, un cambio respecto de lo que era la propuesta original.

Sería un error pasar a un sistema con tarifa escolar y sin subsidio, porque los usuarios del transporte público volverían a subsidiar el transporte a los estudiantes. Esa es la corrección que se realizó en Santiago, Iquique, Valparaíso, Concepción, y que ha significado que las personas hayan visto caer la tarifa.

#### **Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

En la solicitud de subsidio contemplada en el proyecto de ley que ingresó a trámite legislativo en abril de 2008, se estableció algo más de US\$ 1.000 millones como subsidio permanente y US\$ 324 millones para subsidio transitorio, lo que arrojaba un total aproximado de US\$ 1.330 millones.

Posteriormente, en la nueva negociación con el Senado se modificaron los niveles de subsidio y se concluyó en US\$ 1.095 millones de subsidio permanente y US\$ 1.243 millones de subsidio transitorio. Es decir, se aumentaron los niveles de subsidio en 8% para el permanente y en 284% para el transitorio, creciendo en total en un 76% para el periodo 2009 y 2014.

Primera solicitud, abril 2008, (MM US\$ )			Última solicitud, junio 2009, (MM U\$ )			Diferencia (MM U\$ )		
	Perm.	Trans.	Total	Perm.	Trans.	Total	Dif. (MM US\$ )	Dif. (%)
2009	168	108	276	183	345	528	252	91.3
2010	168	108	276	183	361	544	268	97.1
2011	168	108	276	183	249	432	156	56.5
2012	168		168	183	114	296	128	76.2
2013	168		168	183	94	277	109	64.9
2014	168		168	183	79	262	94	56.0
<b>Total</b>	<b>1.007</b>	<b>324</b>	<b>1.330</b>	<b>1.095</b>	<b>1.243</b>	<b>2.339</b>	<b>1.009</b>	<b>75.9</b>

Subsidio permanente aumenta en US\$ 88 MM, un 8,7%.

Subsidio transitorio aumenta en US\$ 919 MM, un 284%.

Así, en el transcurso de un año hubo un aumento en la estimación del subsidio necesario para cubrir el déficit del Transantiago.

Respecto de la inviabilidad financiera, de acuerdo a las proyecciones se ha detectado que en el sistema es muy difícil disminuir los costos, debido a que los contratos son muy rígidos. Nunca dije que no quería subsidios; lo que dije fue que un aumento de los costos del sistema, sin duda, impacta en un aumento de los subsidios, lo cual afecta al bolsillo de todos los chilenos, o en un aumento de las tarifas, que afecta el bolsillo de los usuarios del Transantiago. Ninguna de las dos alternativas me parece factible en estos momentos.

Sí estoy de acuerdo en que el sistema requiere subsidio, así es que no estoy hablando de eliminarlos, pero sí de racionalizar el sistema, para adecuarlo a las necesidades de los usuarios a un costo razonable.

#### **Rosanna Costa Costa. Ex asesora e investigadora del Instituto Libertad y Desarrollo**

El segundo componente importante en el diseño institucional es reconocer un subsidio permanente que se haga cargo del financiamiento de lo que antes era un subsidio cruzado, desde los pasajeros en general a los escolares. Con esto, lo que se hace es traspasar a los recursos públicos el subsidio que se desea entregar a cierto grupo poblacional y traspasar, en el largo plazo, el financiamiento del costo del sistema a los usuarios.

Como esto no se puede hacer de un día para otro, se diseñó un subsidio transitorio, cuyos valores son más altos durante los primeros años y que decrece en el tiempo, de manera que la suma de dicho subsidio, el rol del panel, y las decisiones que debe tomar el ministerio, a partir de la disponibilidad de estos recursos, debería converger, en el largo plazo, y en la medida

que las decisiones se tomen en forma oportuna, a que se mantenga sólo el subsidio permanente.

El subsidio transitorio debe permanecer el tiempo suficiente para adoptar otras decisiones que requiere el Transantiago y que expuso Ana Luisa Covarrubias en forma bastante extensa y clara. Había que modificar contratos, cambiar incentivos, reducir la evasión, hacer inversiones, etcétera, y todo ello requiere de un período de convergencia mayor a un año. Y así es como quedó plasmado en la ley.

Adicionalmente, esta disponibilidad de recursos entregaba una seguridad institucional financiera suficiente para que en este período se adoptaran estas decisiones de cambio de contrato. Esa es otra de las consecuencias que se buscaba con este diseño. De esta forma, una cantidad de recursos quedaba garantizada para que el Transantiago operara y tuviera un respaldo para tomar decisiones, modificar contratos, etcétera.

#### **Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

Respecto de las proyecciones a futuro, la experiencia mundial muestra dos cosas muy claras. Una es que los sistemas de transporte público deben subsidiarse, ya que así se hace en todas partes. En Estados Unidos las tarifas recuperan entre el 30% y el 40% de los costos, en promedio; en Europa recuperan cerca del 50%, aunque a veces más, dependiendo de la ciudad.

Existen razones teóricas para subsidiar el transporte público. De hecho, estudios académicos recientes, bastante respetables, publicados en las mejores revistas económicas, indican que incluso en esas ciudades del primer mundo los subsidios deberían ser mayores. Hay muy buenas razones económicas de por qué es eficiente; ya no es un tema distributivo, subsidiar el transporte público.

En segundo lugar, la otra gran lección que se saca de las experiencias internacionales es que la competencia en transporte público no funciona, y por muchos motivos: es peligrosa, genera problemas de salud pública e inseguridad. No es un mecanismo que limite o regule las tarifas, de hecho. Si revisamos la experiencia en los años 80, en Santiago, en que estaba todo liberalizado, observaremos que las tarifas aumentaron, no disminuyeron.

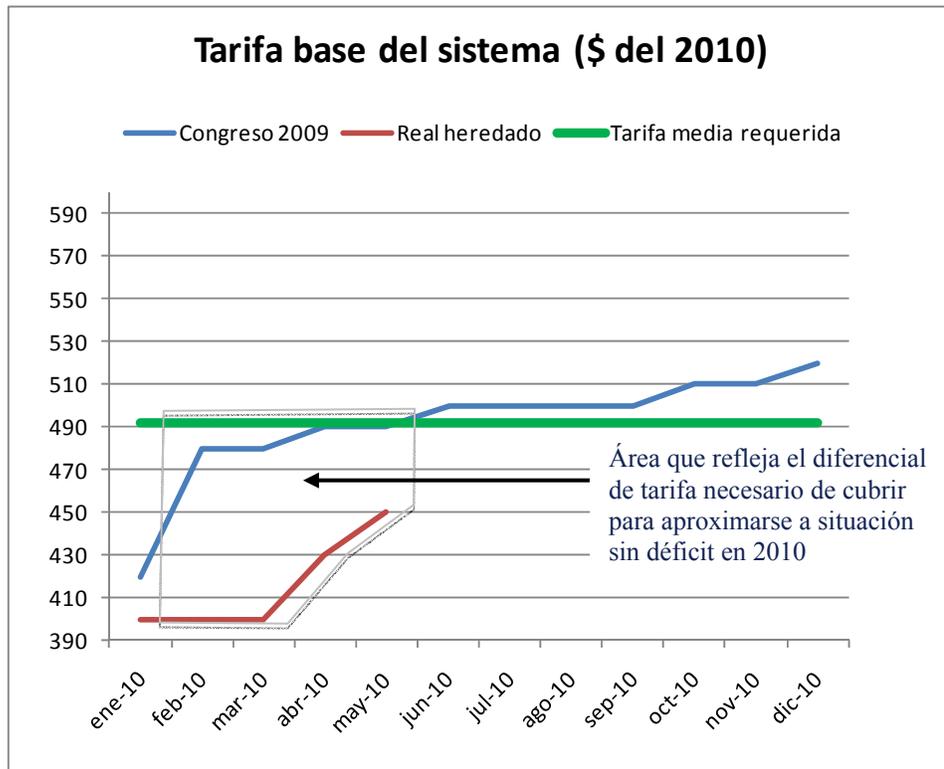
Entonces, existen razones técnicas por las cuales los sistemas competitivos, a diferencia de otros mercados, no disciplinan las tarifas.

La experiencia mundial apunta hacia sistemas de transporte licitado, generalmente mono operador, donde se garantiza la calidad de servicio a través del garrote y no de la zanahoria.

#### **3. Situación tarifaria y compromiso de elevar tarifas**

#### **Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Si la tarifa la hubiesen fijado en \$ 490 en enero de este año, tendríamos perfecto cumplimiento de la ley de financiamiento del Transantiago, esto es, los ingresos más los subsidios serían estrictamente iguales a los costos. Pero no es así.



Lo que tenemos, en términos de tarifa, es la trayectoria que aparece en línea roja del gráfico, hasta mayo de este año. La trayectoria a futuro depende del Panel de Expertos establecido por la ley, el que debe ajustar la tarifa según los mecanismos preceptuados por la normativa legal vigente.

La situación de tarifas que hay en la actualidad presenta un área gris que es necesario cubrir en lo sucesivo, a fin de resolver el problema de la brecha que presenta el financiamiento del Transantiago, aun considerando los subsidios vigentes para 2010.

A su vez, la línea azul representa la trayectoria, hasta febrero de este año, que se tuvo a la vista en los cálculos efectuados el año pasado en las negociaciones, a efectos de conseguir financiamiento por ley para el Transantiago. Estos eran supuestos acerca de cómo evolucionarían las tarifas, para calcular el subsidio necesario para que el sistema mantuviera equilibrio en materia financiera.

Los supuestos señalaban que a febrero de este año la tarifa tendría que haber estado en \$ 480, lo cual no sucedió e implicó el retraso que tenemos en materia tarifaria, que, en cierta forma, ahora nos golpeó muy fuerte, y puso al Panel de Expertos en la necesidad de determinar un aumento de la tarifa, de la manera que lo hizo, para cumplir con la ley.

De todas formas, aun cuando se hubiesen cumplido los supuestos establecidos en la negociación, igual habría habido incrementos posteriores sucesivos hasta llegar a una tarifa aproximada a los \$ 510 ó \$ 520 a fines de este año.

Ésa es la trayectoria establecida, lo que incluye algunos aumentos posteriores del costo del petróleo y variaciones en el tipo de cambio. Pero el grueso de ese aumento simulado, posterior a febrero, es lo que existe.

El hecho de no haber aumentado las tarifas, tal como se contempló en esa negociación, es lo que hoy las tiene al alza con la velocidad que conocemos. Desgraciadamente, de alguna

manera hay que compensar esa área gris con un área gris que esté en el otro signo, para equilibrar las cuentas, incluidos los subsidios que ya están considerados en la ley.

Existió un supuesto de trabajo en las proyecciones presentadas por el gobierno anterior, a efectos de hacer el cálculo de cuánto dinero se necesitaba para financiar el déficit del Transantiago con subsidios del Estado. El supuesto de tarifas, identificado en líneas azules en el gráfico siguiente, por lo menos hasta febrero de 2010, significa que en las proyecciones financieras que se hicieron para la negociación de la ley de subsidio al Transantiago se establecía que la tarifa base adulto del transporte público en Santiago debía alcanzar a \$ 480 a esa fecha. Esto no se revisó por diversas razones, y lo concreto es que cuando asumió el actual gobierno, la tarifa estaba en \$ 400, es decir, \$ 80 por debajo de la que debiera haber sido en ese momento.

La tarifa promedio necesaria para cuadrar las cifras durante este año en el caso del transporte público en Santiago, cumpliendo el compromiso de financiar el déficit con la suma de los subsidios permanente y transitorio, es del orden de \$ 490. Si hubiésemos tenido esa tarifa en enero de este año, se podría haber mantenido plana en ese nivel hasta diciembre, y con ello haber subsanado la brecha que hoy existe para financiar los costos del Transantiago, que ascienden a US\$ 1.500 millones, con base a los ingresos de tarifa y a los subsidios permanente y transitorio que provee el Estado.

Sin embargo, el retraso en el aumento tarifario implica, en la práctica, que el área que aparece oscurecida sea una brecha financiera necesaria de cubrir para cumplir con el financiamiento establecido para el Transantiago a fin de año. Aunque es una cifra proyectada, obliga al Panel de Expertos a subir con celeridad las tarifas al público. Si se hubiese mantenido la trayectoria que fue comprometida por la administración anterior y acordada en la ley de financiamiento del Transantiago, la trayectoria de las tarifas habría sido lo que está demarcado con la línea azul. Como esta no fue así, como no hubo aumento, sino que la tarifa se mantuvo en \$ 400, la tarifa verdadera que ha determinado el Panel de expertos ha debido escalar, como se muestra en el gráfico por debajo del área de color gris. Obviamente, eso implica que el resto del año las tarifas posiblemente deban subir por arriba de la trayectoria que en la lámina aparece marcada con azul, para efectos de subsanar el área de desfinanciamiento que se produjo por el retardo en el aumento de la tarifa.

Asimismo, en la imagen se pueden observar que con el aumento de tarifas a \$ 450, sólo bus, todavía quedaba un remanente a financiar estimado en \$ 35 mil millones durante este año. Ese es equivalente al área de color gris que falta financiar.

El gráfico siguiente muestra que los montos implicados son bastante considerables, tanto por la suma global de los subsidios, como por lo que un ciudadano está siendo subsidiado con el sistema de transporte urbano de Santiago. Esto no es más que una idea para ratificar que estamos ante un sistema muy caro y que, además, es fuertemente subsidiado por el Estado. El subsidio calculado para una familia de cuatro miembros de Santiago en 2010 es de alrededor de \$ 222 mil anuales y es equivalente al “Bono Marzo”.

<b>Año</b>	<b>Subsidio por persona*</b> <b>\$ /año-persona</b>	<b>Subsidio por familia**</b> <b>\$ /año-familia</b>
2010	55.605	222.418
2011	42.091	168.365
2012	25.051	100.204
2013	21.998	87.991
2014	21.464	85.856

\*Asociado a los 6.060.077 habitantes de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo proyectadas por INE para el 2010.

\*\*Considera una familia de 4 personas.

Este cuadro es de carácter ilustrativo; no agrega información adicional y sólo muestra la división de los montos que contempla la ley de subsidio por el número de habitantes de Santiago o de hogares. Esos montos serían aún mayores si se considerara la población que efectivamente usa el transporte público, que corresponde aproximadamente a la mitad de la ciudadanía. En términos gruesos, estamos hablando de cifras que se pueden multiplicar por dos y que recalcan que estamos en presencia de un sistema extremadamente caro, y que no obstante el subsidio disminuye con el tiempo, se debe buscar la manera de resolver su financiamiento.

Al final de la minuta dice: “Tarifas: El escenario base comprende alzas reales de tarifa durante el año 2009 de \$ 40 pesos. Entre 2010 y 2012, se considera alzas tarifarias reales de \$ 60 (Pesos de junio 2009)”. Es decir, hoy sería más dinero todavía. En el segundo punto expresa que: “Sólo para efectos del presente cálculo, se aplican los aumentos tarifarios indicados en el punto anterior los meses de febrero” de cada año.

Esto es importante, porque si no se hubiesen hecho estos supuestos o si se hubieran hecho supuestos distintos como, por ejemplo, que la tarifa se mantenía en \$ 400 hasta marzo de este año, los recursos que tendría que haber consignado el Estado para financiar el sistema de transporte público en lugar de haber sido US\$ 670 millones para este año tendría que haber alcanzado los US\$ 730 ó US\$ 740 millones, y no fue eso lo que se acordó, porque lo que se tuvo a la vista para hacer el acuerdo fueron los datos supuestos en esta minuta. Eso sucede no solamente con el caso de las tarifas, sino que con cada de los otros elementos consignados.

El retardo en el aumento de tarifas respecto de lo establecido en esta minuta implica al sistema una brecha adicional durante este año de \$ 23 mil millones, que es lo que el panel de expertos está tratando aceleradamente de compensar con los incrementos de tarifas. Esto es del orden de los US\$ 46 millones de dólares (a una tasa de cambio de \$ 500), aunque podría ser un poco menos a la tasa que efectivamente rige en la actualidad.

No solamente tuvo este problema de tarifas el cálculo que se hizo en esa oportunidad, sino que, en las negociaciones que se llevaron a cabo, la proyección que se puede deducir de esas tarifas, aumentadas en la forma en que están establecidas en la minuta, es decir, \$ 40 en 2009 y \$ 60 en febrero de 2010 (en febrero de este año habría estado en \$ 480), si se proyectaba que además subía en \$ 60 la tarifa en febrero de 2011 y en febrero de 2012, se habría llegado a tarifas de \$ 540 en marzo del próximo año y de \$ 600 en el mismo mes de 2012.

En la actualidad, dada la situación de costos heredada de la administración anterior, si se proyecta un ejercicio estimativo de los ingresos y gastos, para esa fecha del próximo año, la tarifa asciende a \$ 620. Esto es, hubo un error del orden de los \$ 80 para cuadrar el sistema, lo cual es independiente del atraso en el aumento de tarifas. Entonces, lo que se requeriría de tarifa para el próximo año, con los costos heredados, es del orden de los \$ 620 y no de los \$ 540 que la administración anterior sostuvo que era suficiente para cuadrar los montos. Entonces, hay un efecto de retraso y de mal cálculo respecto de los costos del sistema, lo que implica que hoy esté bastante más estresado de lo que se supuso en su momento para efectos del cálculo de esos subsidios.

Es cierto que el panel de expertos recién se constituyó en enero de 2010. También es verdad que en la constitución de dicho panel se contemplaba que uno de sus miembros fuera

designado por los decanos de las facultades de ingeniería y economía de las universidades acreditadas, y que en calidad de decano de la facultad de economía y negocios de la Universidad de Chile, el actual ministro participó en ese proceso, votando y proponiendo nombres al ministro de aquella época, y lo hizo con entusiasmo y buena voluntad. “Pero también es cierto que los cambios de las tarifas no son sólo una atribución del panel de expertos, porque el mismo artículo 15, que consagra la forma o la responsabilidad de ese panel en materia tarifaria, señala que el ministro tiene la potestad de cambiar las tarifas, siempre que sea hacia el alza. No las puede reducir, ya que es una ley de subsidios y hay un desfinanciamiento del Transantiago.”

“El ministro de la época optó por no aplicar la potestad para subir las tarifas, más allá de la existencia o no del panel de expertos. Esa atribución la tenía el ministro antes y después de la dictación de esta ley, a partir del artículo 15 al que he hecho mención. Si no lo hizo, hay que preguntarle a él cuáles fueron las razones.”

### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Quienes participaron directamente en el acuerdo que anunció el 14 de julio el Presidente de la República, concordado la semana anterior, saben que no hubo acuerdo expreso respecto de un aumento de tarifas. Quien tenga dudas de ello puede revisar la prensa del 14 y 15 de julio y leer las declaraciones de los participantes para comprobar que a más de alguno cuando se le preguntó si había acuerdo en las tarifas respondió negativamente. Y dicen la verdad. Señalan que el acuerdo establecía que la tarifa dejaría de ser incrementada directamente por el Gobierno -éste, el anterior y el próximo- dejando una cláusula de excepción para poder hacerlo. El sistema regular propuesto sería un panel de expertos autónomo, como ocurre en algunos otros servicios básicos en el país, que estaría a cargo del aumento de tarifas.

Entonces, “respecto de las tarifas, como señalaba, no existió compromiso de aumento. Es una información que se dio a conocer públicamente y que se ratificó por todos los participantes: no existió ningún compromiso de aumento de tarifa. Lo que se acordó fue crear un panel de expertos que lo determinara.”

“Le estoy diciendo que hubo un acuerdo con la Oposición y hubo un planteamiento explícito de ella en la prensa, de sus personeros, pidiendo que la tarifa no se subiera en ese momento.”

Sin embargo, la presentación del ministro sobre los supuestos del acuerdo, cuando se refiere a tarifas señala: “El escenario base... (esto fue antes del acuerdo, entregada en junio la última versión que se trabajó a nivel técnico por el gobierno y la oposición de entonces)... comprende alzas reales de tarifa durante el año 2009 de \$ 40 pesos.” A continuación, se refiere a tarifas reales de \$ 60.

Si en un memorándum de proyección se usa “tarifas reales” es porque el “reales” tiene un contenido. De lo contrario, se hubiera dicho que el escenario base comprende alzas de tarifas de \$ 40. Se indicó que eran reales porque los aumentos de tarifas en las proyecciones -no hubo compromiso- eran en términos de poder adquisitivo de los costos de transporte.

Lo que ocurrió durante el año 2009 es que en vez de haber inflación hubo deflación, el dólar cayó drásticamente y el aumento de tarifas reales es superior a los \$ 40. Hubo un aumento de tarifas nominales de \$ 20, solamente en febrero. Y un aumento de tarifas reales, que son las que inciden sobre los déficits, de más de \$ 40.

No es que sea parte del acuerdo, y no es coincidencia que si se observa el déficit final del año 2009 y lo que se proyectó antes, se compruebe que son muy similares.

También es importante aclarar en los gráficos entregados en la presentación que hizo el ministro, que si se observan las proyecciones de lo que ocurre el 2009 al 2014, aparecen siempre alzas en febrero. El aumento de tarifas del año se anota sólo en febrero, y el texto señala explícitamente: “Sólo para efectos del presente cálculo se aplican los aumentos tarifarios en los meses de febrero”. Es decir, lo que precisa explícitamente el documento que presentó el ministro en su exposición, es que no sólo subirían las tarifas en febrero.

Entre otras cosas, debe recordarse que el panel de expertos no podía subir más de 5% la tarifa en un mes. Por lo tanto, normalmente no podía subir más de \$ 20. Mal podría crearse un panel de expertos que debía fijar las tarifas, que no podían subir más de \$ 20 al mes, pero que proyectaba que subirían \$ 60 en febrero del 2010.

Todo el mundo entendía que las tarifas se suben normalmente a lo largo del año y que el panel de expertos las elevaría gradualmente sobre la base de las proyecciones que se tuvieran.

“¿Es el primer compromiso incumplido? No hubo tal compromiso. No hay un compromiso incumplido respecto de tarifas. “

Las proyecciones de tarifa que se hicieron las tuvieron ambas partes. Lo que se proyectó para este año era un equivalente de \$ 60 al mes de febrero. Ambas partes llegaron a la misma conclusión, sin pensar que en febrero la tarifa subiría \$ 60, sino en cuál era el equivalente de aumento de tarifa que habría en el año. De manera que el aumento se estimó en \$ 60 y eso está en la proyección, en valor de febrero de 2010. Así se proyectó, así se calcularon los subsidios y esas eran las mejores proyecciones que se tenían el año pasado. La información de los últimos meses no se conoce ni ha sido pública, por lo que ignora qué ha pasado con cada uno de los componentes del sistema.

Esto fue un proyecto de ley de financiamiento del transporte público que estimó el Parlamento, en su totalidad, que era de interés para el país aprobarlo, y por ello lo votó a favor. Se aprobó sobre un conjunto de proyecciones y señalando explícitamente que el acuerdo no contemplaba aumentos de tarifa.

#### **Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

En términos de supuestos tarifarios, el modelo consideraba alzas de \$ 40 en 2009 y de \$ 60 anuales entre 2010 y 2012, en el mes de febrero de cada año.

Esos incrementos eran reales. Efectivamente, se aumentó la tarifa en \$ 20 en febrero de 2009. Pero, considerando que ese año hubo una deflación de 2,8%, en términos reales el aumento de tarifas en el año debió ser de \$ 39 en febrero de 2009 y de \$ 59 en febrero de 2010. En la intervención que hizo el ex Ministro Cortázar a esta comisión, señaló que producto de la deflación de 2009, los \$ 40 se habían transformado en \$ 20. La verdad es que los \$ 40, si consideramos la deflación de 2009, se transformaron en \$ 39 y no en \$ 20.

La diferencia entre la tarifa real y la nominal es que la primera cambia su valor dependiendo del aumento del costo de vida, de la inflación, del IPC, de manera que si hay deflación, como ocurrió el año pasado, las tarifas de \$ 40 van disminuyendo de valor, a consecuencia de que todo disminuye de valor en la economía. Eso hace que la tarifa quedara en \$ 39, considerando la deflación que hubo en 2009, es decir, \$ 40 menos 2,8%. A eso se refiere la diferencia entre la tarifa nominal y la real.

El hecho que el indexador de costos haya disminuido y que la tarifa de \$ 40 equivalga a fin de año a una tarifa de \$ 20, significaría que los costos del sistema caen en 50%. Sin embargo, los costos del sistema, desde 2007 a la fecha, han aumentado en 50%, de manera que

no se ha reflejado en la disminución de los costos del sistema la deflación señalada por el ex Ministro Cortázar, que en el caso de bajar de \$ 40 a \$ 20 sería una deflación del 50% de los costos.

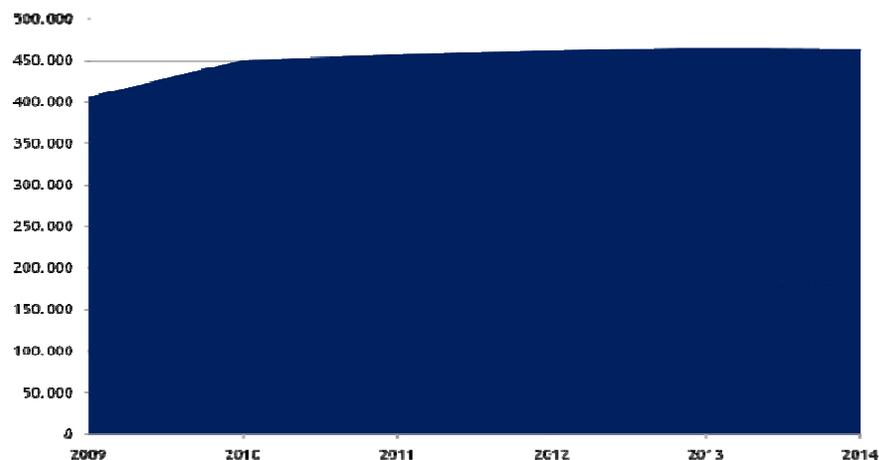
Me parece curioso que Andrés Gómez-Lobo no haya podido señalar cuál es la tarifa de equilibrio del modelo de subsidio en el largo plazo, por cuanto él fue quien trabajó en el modelo y me imagino que debería ser quien mejor sabe cuál es la tarifa de equilibrio del sistema.

También me parece curioso que señale que las tarifas eran indicativas. Si las tarifas son indicativas, quiere decir que el monto de subsidio también es indicativo, porque es muy distinto establecer un aumento de tarifa de \$ 40 a uno de \$ 60. Y es muy distinto que el aumento de la tarifa se efectúe en febrero a que se realice en diciembre.

De manera que lo que nos está diciendo Andrés Gómez-Lobo es que el subsidio que está en la ley también es indicativo, y eso me parece bastante grave.

La gráfica siguiente muestra lo que sería el déficit si no se adoptaran medidas a partir de 2009, de acuerdo con la información entregada por el Gobierno el año pasado, cuando se discutió la ley de subsidios.

### Impacto de Supuestos en el Déficit del Sistema



En la siguiente tabla se presenta el impacto que tienen los distintos aspectos en el déficit y en sus distintos años, desde 2009 hasta el 2014.

AÑO	Aumento de tarifas \$ 40 en 2009 \$ 60 2010-12	Renegociación de contratos	17% de reducción de costo por relicitación alimentadores. Nov 2012	Reducción de 2.5% plazas y flota (2011-2014)	Reducción del 2% del número de bips por viaje	Disminución de 2% de kms. A partir de julio de 2009
2009	32.715	9.080	0	0	5.024	1.594
2010	86.381	15.002	0	0	5.772	3.106
2011	139.012	23.115	5.157	2.818	5.887	3.119
2012	185.560	33.820	28.039	5.637	5.491	3.123
2013	191.358	39.215	28.237	8.478	5.539	3.171
2014	192.075	43.084	28.477	11.405	4.138	3.201

En ella se puede identificar el impacto de las tarifas. En el caso del 2009, impacta aproximadamente en \$ 32.700 millones. Como se subió \$ 20 es más o menos la mitad.

En consecuencia, el hecho de no haber aumentado \$ 20 pesos las tarifas incrementa el déficit en aproximadamente \$ 15 mil millones. El retraso del aumento de tarifas, tanto en 2009 como en 2010, tiene un impacto en el déficit correspondiente aproximadamente a \$ 23 mil millones para 2010. Ese es un déficit adicional a la disponibilidad de subsidios con que hoy se cuenta.

**Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

“Ahora bien, en cuanto al alza de tarifas, quiero recordar a la Comisión que en el acuerdo logrado el año pasado entre la entonces Oposición y el Gobierno no se incluía ningún compromiso respecto de la tarifa. Más aún, en un artículo del diario “La Segunda”, del 14 de julio de 2009, el entonces candidato Sebastián Piñera anunció el acuerdo, que señala: “Respecto de la posibilidad de aumentar el valor del pasaje admitió que “va a haber aumentos graduales de las tarifas a partir del año 2010, salvo que el Gobierno decida algo distinto.””. Me parece que eso deja más que claro que el aumento de tarifas nunca fue parte de un acuerdo con la Oposición de aquel entonces.”

Las proyecciones de largo plazo eran conocidas por todos. De hecho, están plasmadas en los números que contiene la ley. Tales proyecciones no se hicieron sobre la base del cálculo de una tarifa, sino que eran proyecciones a lo largo del tiempo del déficit. No sabría decir a cuánto ascendería la tarifa de largo plazo, porque habría que calcular cuál es el efecto de la evolución de la inflación de todos estos ítems de costo. Lo que sí conocíamos era la proyección. Se hicieron muchas proyecciones de largo plazo, hasta el 2014, y la acordada al final es lo que se plasmó en la ley, entre la Oposición de aquel entonces y el Gobierno, y que se plasmó en un proyecto de ley.

Entonces, las proyecciones eran proyecciones de déficit, no de tarifa, y había un supuesto de tarifas para cumplir con esos déficits.

Se dice que la tarifa aumentó \$ 20. En realidad, ese aumento fue superior a \$ 40 en términos reales. Al parecer, aquí hay un malentendido, por cuanto Ana Luisa Covarrubias presentó un dato de inflación. Señaló que la deflación había sido de -2.8% en 2009. Eso es cierto, pero se refiere al IPC. Lo que indexa las tarifas que se pagan a los operadores, o sea, el

pago por pasajero transportado, depende en parte del IPC y también de muchas otras variables, en particular del dólar, del euro y del precio del petróleo. Si se calcula tomando los ponderadores de cada una de esas variables, especialmente considerando que el dólar y el petróleo cayeron muy fuertes ese año, y se calcula un índice de precios de los costos con que se indexan las tarifas o el pago por pasajero transportado a los operadores, se observa que la tarifa aumentó más de \$ 40 en términos reales. Entonces, tampoco es cierto que la tarifa no aumentó \$ 40 en esos términos. La mejor demostración de eso es que el déficit proyectado para el año pasado fue muy similar al déficit del efectivo, aun cuando la tarifa nominal aumentó \$ 20. Eso se debe a que la tarifa real, por la baja de costos, significó un aumento mayor a \$ 40.

Cuando se tiene un sistema que paga costo sobre la base de una fórmula, como ocurre en el caso del Transantiago, en que, por ejemplo, a los operadores se les paga una tarifa que se ajusta mes a mes, dependiendo de cómo varían el dólar, el euro, el petróleo, el IPC, el precio de los neumáticos, de los lubricantes, etcétera, todo ello ponderado; si los costos disminuyen 10% en un año, es decir, si el indexador disminuye en 10%, los costos disminuyen en 10%. Eso equivale a que la tarifa aumenta en términos reales, la tarifa dividida por el menor indexador, no el delta de la tarifa. O sea, si los costos disminuyen en 10%, la tarifa de \$ 400, en términos reales es de \$ 440. Por lo tanto, no es que el indexador haya caído en 50% y por eso \$ 20 se transformaron en \$ 40, sino que es porque el indexador cayó lo suficiente para transformar una tarifa de \$ 380 más el 20 nominal que se aumentó en febrero de 2009, en \$ 425, lo cual equivale más o menos a un cambio de \$ 45. No se requiere un cambio en el 50% del indexador.

En las proyecciones que se hicieron estaba muy clara el alza de tarifas en febrero, pues en todas las minutas que se entregaron se señala textualmente: “Sólo para efectos del presente cálculo, se aplican los aumentos tarifarios indicados en el punto anterior en los meses de febrero.” O sea, sólo era indicativo. No había ningún compromiso. Se hizo de esa forma en las proyecciones, porque no se sabía cuándo comenzaría a operar el panel de expertos, que era el mecanismo acordado y propuesto por la Alianza, por la Oposición de aquel entonces, para que la institucionalidad implementara los aumentos de tarifas. Aparte de que no había ningún compromiso, el hecho de que las tarifas aumentaran en febrero sólo era indicativo.

Por otra parte, respecto de la actual escalada de tarifas (cuando hubo acuerdo sólo era indicativo que empezaban en febrero), el gobierno pasado optó por dejar operar la institucionalidad en la forma de un panel de expertos, el cual tendría la facultad de aumentar las tarifas. Según cifras de la Coordinación del Transantiago, se observa que en febrero, marzo y abril hubo un efecto negativo en la demanda, el que probablemente estuvo relacionado con el terremoto. La recuperación económica también ha sido más lenta, pero se aprecia un crecimiento vigoroso en los ingresos a partir de mayo, en que aumentaron en 19%. Obviamente, también hay un alza de tarifas involucrada, pero es mucho más alta que el porcentaje de dicha alza. Ese mes los BIPS aumentaron en 7,1%. La intuición, sin la información para confirmarla, es que con la recuperación económica, la reconstrucción y la recuperación post terremoto habrá un aumento mucho más vigoroso en la demanda. Eso hace cuestionar con qué supuestos están proyectando hacia adelante el déficit de este año, porque en algunos documentos de la Coordinación del Transantiago se indica que se está proyectando con los costos y los ingresos del año pasado, como si no hubiera ningún cambio entre un año con recesión y otro sin recesión.

Por otro lado, obviamente cualquier modelo de proyección no es una bola de cristal. Tener un modelo de proyección que logre apuntar a un déficit con más o menos 3% de acierto es un gran éxito. Basta observar cómo acertaron los supuestos en la ley de Presupuestos de 2009, entre lo que estaba en la norma y lo efectivo, y se observará variaciones mucho mayores. Por lo mismo, en la ley de subsidio al Transantiago se incluyó la posibilidad de flexibilizar en 5% el subsidio transitorio. En ese sentido, sería útil conocer si en las proyecciones para este año se considera un aumento de 5% anual para suavizar las alzas correspondientes.

Respecto de la tarifa de equilibrio, habría que reestudiar el modelo para poder calcularla, porque el modelo no calcula tarifa de equilibrio, sino que los flujos. Obviamente, eso depende de una tarifa de equilibrio, pero no lo maneja, porque debe identificarse los supuestos de inflación que están detrás para calcular. El modelo no viene con una tarifa de equilibrio, sino con proyecciones diversas. Ésa es la estructura y la forma en que se hicieron las proyecciones.

Que las tarifas sean indicativas no significa que el déficit sea indicativo. Todo lo contrario, y por lo mismo se incluyó en la ley al panel de expertos, para garantizar que la tarifa se ajustara para que se cumpliera el déficit acorde con los subsidios aprobados. Las tarifas eran indicativas, porque la tarea de evaluar la forma en que se irían ajustando las tarifas recaía sobre el panel de expertos.

También se incluyó en la ley que en los primeros años del subsidio transitorio existiría una flexibilidad de 5%.

“Ahora si acaso debería haber un subsidio en el tiempo, la ley plantea un subsidio permanente, entonces, en cierta forma hay un subsidio permanente. Pero como los acuerdos son acuerdos y hay que llegar a un cierto consenso, a mí me parece que el acuerdo plasmado en la ley de subsidio es bastante adecuado para las necesidades del sistema.”

#### 4. Panel de Expertos

#### **Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

La ley contempla la creación del Panel de Expertos para que analice las finanzas del Transantiago y determine la necesidad de aumentar la tarifa a causa de un déficit. Lo que determina el Panel se comunica al Ministro de Transportes, quien tiene un plazo para contestar a esa propuesta de eventual aumento, pero no puede cambiar la determinación del Panel de Expertos.

Por lo tanto, hay una vinculación entre lo que determina el Panel y lo que finalmente tiene que hacerse en materia de alza de tarifa.

No obstante, la ley también establece expresamente que, sin perjuicio de la existencia del Panel, el ministro puede aumentar las tarifas, dado su mejor saber y entender, según las condiciones que él y su equipo estimen necesarias para establecer la tarifa, más allá de lo que determine el Panel de Expertos.

En consecuencia, no obstante que el Panel se demoró en constituirse, por diversas razones, lo cierto es que el ministro siempre tuvo la facultad de subir las tarifas.

El actual Ministro Morandé no ha participado en el panel de expertos, porque nunca ha sido miembro de él. Lo que sí es correcto es que cuando era decano de la Facultad de Economía de la Universidad de Chile fue consultada su opinión, junto con la de los decanos del resto de las facultades de economía y de ingeniería de las universidades acreditadas, para efectos de nominar al tercer experto que debía conformar el Panel, cuyo nombre no recuerda.

Finalmente, la persona escogida a través de ese mecanismo fue Juan Enrique Coeymans, quien preside el Panel de Expertos en la actualidad.

“Quiero insistir en el punto. Tal vez sea majadero en esto, pero yo no participé en el acuerdo político que se estableció en el Congreso en agosto del año pasado para el financiamiento del Transantiago.”

En el momento en que las partes técnicas de este acuerdo entre Gobierno y Oposición determinaron los montos que debían establecerse como subsidios permanente y transitorio, tuvieron a la vista una información, actual a ese momento y proyectada hacia el futuro, que es la que está implícita en la trayectoria de la línea azul del gráfico, hasta febrero de este año, y que implica, entonces, que para haber cumplido con esas proyecciones la tarifa tendría que haber sido de \$ 480 en febrero de este año.

Obviamente, si no se cumplen los supuestos que se establecen para hacer las proyecciones y determinar los montos que se requieren, posteriormente todo se vuelve muy frágil. Por ejemplo, en este caso los ingresos no subieron como preveían los supuestos y, por tanto, el sistema se estresó desde un punto de vista financiero, al nivel de lo que estamos viviendo.

#### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Entre otras cosas, debe recordarse que el panel de expertos no podía subir más de 5% la tarifa en un mes. Por lo tanto, normalmente no podía subir más de \$ 20. Mal podría crearse un panel de expertos que debía fijar las tarifas, que no podían subir más de \$ 20 al mes, pero que proyectaba que subirían \$ 60 en febrero del 2010.

Todo el mundo entendía que las tarifas se suben normalmente a lo largo del año y que el panel de expertos las elevaría gradualmente sobre la base de las proyecciones que se tuvieran.

#### **Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

El panel de expertos es un ente independiente que tiene por función que se cumpla la ley de subsidios, así como aumentar las tarifas, de manera que no se requieran aportes del Estado, más allá de los disponibles en la ley.

#### **Rosanna Costa Costa. Ex asesora e investigadora del Instituto Libertad y Desarrollo**

La consecuencia de toda una seguidilla de decisiones sobre el Transantiago, y el análisis de cómo se van tomando esas decisiones, llevaron al convencimiento de que allí se requería un panel de expertos, pues se trataba de una Subsecretaría donde en general lo que se hace, como en todas las subsecretarías, es el diseño de las políticas. Por eso se estimó necesario crear un panel que tomara decisiones técnicas, que las traspasara y diera a conocer, y fuera asesor técnico del ministro, quien continuaría adoptando las decisiones de diseño, así como manteniendo la responsabilidad política respecto de la política de transportes. El nuevo equipo tendría la obligación de hacer que los recursos disponibles del subsidio transitorio convergieran y se tradujeran en la necesidad de mayores tarifas, si así fuere necesario.

De esta manera su rol básicamente es anticipar lo que estaba sucediendo, ser asesor del ministro, entregar la información necesaria y ayudar a la toma de decisiones en un rol técnico e inserto en una subsecretaría cuya función era el diseño de política.

Así, el tema de fortalecer la gestión fue parte importante en el cambio del diseño institucional. Por cierto, ese panel debía formarse y nominar a las personas, a partir de ternas preparadas por el Consejo de Alta Dirección Pública. Todos los integrantes debían ser expertos. Y

en el período en que ese panel no estuviese constituido, simplemente se mantenía la situación institucional previa.

“Uno de los roles de este panel es anticipar aumentos de tarifa, pero tiene una limitación porque el aumento tiene un tope. Sin embargo, el ministro de Transportes siempre puede subir la tarifa más de lo que señala el panel.”

“La razón de que así fuese es que el panel, dentro de su rol técnico, no fuese una presión excesiva para el ministro, quien siempre podía tomar decisiones en forma anticipada, pero tenía este panel que tomaba y anticipaba señales, en términos de lo que estaba sucediendo con los ingresos y los costos disponibles, y la disponibilidad de recursos para el año.”

Es necesario señalar que la decisión del momento óptimo para subir la tarifa es muy importante, y el límite del 5% que tiene el panel para elevarlas cada mes, juega un rol relevante. Como los fondos disponibles son un monto establecido para el año, si la tarifa se eleva en diciembre, el aumento es significativamente menor, que si la tarifa se incrementa en enero, donde lo que se recauda es por un período de 12 meses. De manera que los retrasos son tremendamente importantes y el papel del ministro, para anticipar los aumentos, es relevante para el financiamiento global en el transcurso del año.

#### **Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

En relación con los aspectos institucionales, todo lo que se ha señalado está incorporado en el proyecto, tanto respecto del panel de expertos como de otros temas mencionados. Entonces, creo que se ha cumplido cabalmente con todos los acuerdos logrados, los cuales fueron plasmados en el proyecto.

En las proyecciones que se hicieron estaba muy clara el alza de tarifas en febrero, pues en todas las minutas que se entregaron se señala textualmente: “Sólo para efectos del presente cálculo, se aplican los aumentos tarifarios indicados en el punto anterior en los meses de febrero.” O sea, sólo era indicativo. No había ningún compromiso. Se hizo de esa forma en las proyecciones, porque no se sabía cuándo comenzaría a operar el panel de expertos, que era el mecanismo acordado y propuesto por la Alianza, por la Oposición de aquel entonces, para que la institucionalidad implementara los aumentos de tarifas. Aparte de que no había ningún compromiso, el hecho de que las tarifas aumentaran en febrero sólo era indicativo.

#### **5. Oferta de plazas**

#### **Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

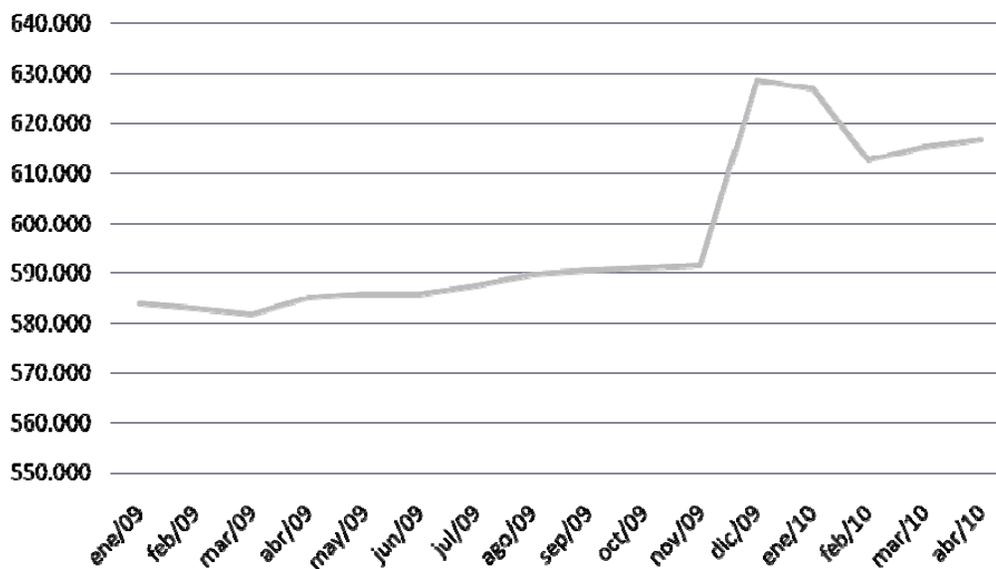
En la minuta se suponía un 2,5% de reducción de plazas de troncales, lo que se asocia a un número de buses del orden de los 6.100, en los años que corren desde 2010 en adelante. Lo que ha ocurrido en la práctica es que en lugar de 6.106 buses en el sistema hay 6.417, y en lugar de haber habido disminución de 2,5% de las plazas de troncales ha habido un aumento aproximado de 3,4% de plazas por kilómetro, todo lo cual tiene un efecto, en régimen, sobre las finanzas del sistema, del orden de 4% a 6% en el costo de los troncales, es decir, del orden de \$ 12.400 y \$ 18.600 millones anuales. Esto es resultado de una realidad que ha sido diferente a los supuestos que se hicieron en esa minuta, para efectos de solicitar los recursos, no en la situación del 2010 en particular, sino que en régimen. Es decir, en cerca de US\$ 36 millones aproximadamente, en el caso máximo.

Con el fin de atenuar la falta de control de flota en el sistema, la oferta de buses tuvo un incremento importante a fines del año pasado, especialmente en horario valle, nocturno y

fin de semana, lo que se relacionó con alargues de recorridos y renovación de flotas que resultaron de la renegociación de contratos. Lo que parece un poco más complejo es que este aumento en las plazas mensuales, ocurre en un momento en que se extienden las líneas de Metro y aumentan, por tanto, las posibilidades de viajar en ese otro medio de transporte. Ese incremento de las plazas mensuales podría significar un aumento de costos, que en parte se podría haber evitado si hubiera considerado de manera adecuada el aumento de la oferta del Metro.

Hay también otras situaciones. Por ejemplo, el aumento de las flotas y de los recorridos se ha hecho con máquinas, en algunos casos, que son desproporcionadamente grandes, con el objeto de satisfacer la demanda en horarios nocturnos, en fines de semana o incluso en horas valle donde, posiblemente, la capacidad de las micros pudiera ser menor, lo cual también podría implicar un menor costo de operación.

### Oferta de Plazas Mensuales



Eso posiblemente, pues no hay constancia exacta, no se tuvo en cuenta al momento de hacer estas negociaciones de aumentos de flota y aumentos largos de recorridos.

#### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Compromiso de reducir las plazas en 2,5% en los troncales. Se dice que el gobierno pasado incumplió este compromiso en marzo de 2010, porque aumentó las plazas en 3,4%.

El texto completo del memorándum usado en la lámina que entregó el ministro señala: “Disminución de 2,5% en la plaza de los troncales del 2011 al 2014, como consecuencia de la entrada en operación de los corredores y del sistema de gestión de flota definitivo.”

Es decir, lo que se dice en la presentación del ministro es inexacto, pues no dice que las plazas de los troncales disminuirán, sino que empezarán a disminuir el 2011.

Adicionalmente, indica dos razones, porque cuando se cuenta con corredores aumenta la velocidad. Y cuando aumenta la velocidad se requieren menos plazas para dar el mismo servicio.

Un sistema de gestión de flota definitivo permitía también un ahorro de plazas y, por lo tanto, se estima que habría una disminución de plazas del 2011 en adelante.

“Sin embargo, para evidenciar el incumplimiento del acuerdo, se señala que en marzo del 2010 aumentaron las plazas en vez de disminuir, cuando eso obviamente no corresponde y ni siquiera es consistente con el memorándum que se entregó.”

De acuerdo con el documento, la troncal 3, en enero del 2011, disminuye en 50%.

Compromiso de reducir el número de buses, a una flota inscrita de 6.100 buses en todos los años. Sin embargo, ello no se habría cumplido porque existen 6.400 buses en marzo de 2010.

Este texto se encuentra en el capítulo sobre el AFT, y lo que señala es que para efectos de proyectar los costos del AFT se supone que todos los meses existen 6.100 buses. Parte en marzo con 6.400; en enero de 2011, cuando entra en operaciones el Metro a Maipú, se supone que salen 300 buses, con lo cual se llega a 6.100. De allí en adelante disminuyen los buses por reducción de plazas y renovación de buses de mayor tamaño.

Aumentaron las plazas en marzo 3,4%, como parte del funcionamiento normal del sistema. En enero de 2011, las plazas disminuirán en 5%, como consecuencia de la extensión del Metro a Maipú, porque salen 300 buses. Por tanto, en enero de 2011 iba a haber menos plazas que en 2009, sólo como consecuencia de la salida de 300 buses y como resultado de la extensión del Metro a Maipú.

Todo ello está escrito en los acuerdos. Por lo tanto, no es efectivo suponer, para efecto de las proyecciones de los pagos del AFT, 6.100 buses, y que la existencia en marzo de 6.400, signifique incumplimiento de algún compromiso.

6. Proyecciones de demanda futura

#### **Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Una cuestión importante de resaltar es que las cifras actuales de viajes que se tienen en realidad están 30% por debajo de lo previsto en su momento como demanda del sistema de transporte público de Santiago. Esta realidad combina la población que bajó del bus para pasarse a un auto o a una moto, hasta la evasión en el pago de las tarifas. Pero lo cierto es que hoy el sistema es más pequeño que el existente para las micros amarillas, en términos de número de viajes.

Eso representa un gran desafío, porque en la situación financiera uno de los retos que tenemos es volver a encantar a la gente para que suba a la micro, y sacarla de los viajes privados en auto o en otro tipo de movilización. De lo contrario, la situación se tornará bastante dura.

Ese es un gran tema, porque el número de viajes ha terminado siendo más reducido que lo previsto, en parte porque el sistema partió muy mal y no ha recuperado hasta la fecha una calidad suficiente para volver a atraer a la gente.

Un aspecto que también se tuvo como supuesto para hacer esas proyecciones en la minuta, es que durante 2009 habría un aumento de 5,9% en la demanda por viajes, y de ahí en adelante un 1,7%, desde 2010 hacia el 2014. La cifra efectiva fue que el año pasado, en lugar de haber un aumento en la demanda por viaje de 5,9% hubo un aumento de 0,5%. Eso tiene un efecto estimado de US\$ 39 millones anuales adicionales.

**René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Se ha afirmado que hubo errores del gobierno respecto de las proyecciones del futuro. Pero, ¿alguien podría pensar que los parlamentarios hicieron un acuerdo y los técnicos que participaron en él, de bastante solvencia, aprobaron los montos sin dar su opinión? Los montos que aparecen en la ley son copiados de la última columna que figura en la minuta. Sin embargo, se ha escuchado a personas que sostienen no estar de acuerdo con los supuestos que estaban detrás de esas proyecciones.

La verdad es que, no sólo hubo acuerdo respecto a los supuestos, sino que se hicieron simulaciones y proyecciones durante diciembre y enero, hecho que pueden confirmar tanto los técnicos mencionados como los miembros del Senado. Se hicieron variadas proyecciones, pues los senadores solicitaron sensibilizaciones en materias como la demanda y el tipo de cambio, en todas las cuales se reunieron los equipos técnicos, y cuando llegaban a acuerdo en los resultados de la proyección, se daba a conocer a la Comisión del Senado.

Las proyecciones no son un asunto del gobierno anterior; son un asunto de todos quienes participaron en el acuerdo. El actual Presidente de la República anunció unilateralmente el acuerdo y manifestó que era un logro.

¿Alguien podría pensar que el entonces candidato y actual Presidente de la República anunció y le dio su apoyo político a un acuerdo por varios miles de millones de dólares sin pedir que ningún técnico revisara los supuestos? ¿Es eso creíble?

Por lo demás, en 2009, las proyecciones fueron bastante próximas a lo que se había estimado a inicios del año. El ministro Morandé ha presentado a esta comisión sus proyecciones para el año 2010.

Las proyecciones de este gobierno, que no son las efectuadas en el acuerdo político reseñado, señalan que de un total de \$ 777 mil millones, que serían los costos totales, habría un déficit no cubierto de \$ 35 mil millones. Por lo tanto, se trata de un déficit aproximado de menos de 5%, que sería el error de predicción del año anterior. Esto con una tarifa de \$ 450, es decir, sin considerar el alza del 17 de junio.

Ahora bien, si se incluye el alza del 17 de junio, el déficit baja de \$ 35 mil millones a alrededor de \$ 20 mil millones. Por lo tanto, estos errores de proyección alcanzarían a menos del 3%.

Si a cualquier persona que, con algún grado de rigor, haya trabajado haciendo proyecciones, por ejemplo, del precio del dólar o el tipo de cambio le dicen que al final del período la proyección tendrá un error de 2% ó 3% respecto del valor definitivo, naturalmente, sostendrá que son órdenes de magnitud que están en el ámbito de cualquier estimación que se realice.

Por lo mismo, y dado que las proyecciones no son perfectas, la ley que se aprobó por unanimidad en el Congreso Nacional consideró una cierta flexibilidad permitiendo que se excediera cada año hasta en un 5% el subsidio transitorio, atribución que está contenida en el artículo 3º transitorio de la ley. En dinero eso significa que se podía exceder hasta este año en \$ 11 mil millones. Entonces, a esos \$ 20 mil millones hay que restarles esos \$ 11 mil millones y calcularlo sobre el total de proyección que había, que son \$ 780 mil millones.

Estas fueron proyecciones compartidas. “También quiero señalar que las proyecciones no estaban disparadas, sino que son de corresponsabilidad de todos los que firman un acuerdo, como en cualquier acuerdo político de esta naturaleza.”

Así, aún tomando los datos del Gobierno, el error de proyección sería un porcentaje muy pequeño de la estimación, y sería además un error compartido de todos quienes llegaron al acuerdo.

**Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

En términos de los supuestos operativos, lo más relevante son los efectos de la extensión del Metro, pues se consideró que su entrada en operación reduciría la demanda por buses en la misma cantidad que lo que se estima para el aumento de demanda del Metro, lo cual es efectivo. En realidad, hay una disminución de demanda, pero el sistema de mecanismo de ajuste de ingresos que tienen los operadores hoy hace que además de pagar por el aumento de demanda del Metro haya que compensar a los troncales en un porcentaje, de manera que los costos no se reducen en la misma proporción en que se reduce la demanda.

**Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

Por otro lado, obviamente cualquier modelo de proyección no es una bola de cristal. Tener un modelo de proyección que logre apuntar a un déficit con más o menos 3% de acierto es un gran éxito. Basta observar cómo acertaron los supuestos en la ley de Presupuestos de 2009, entre lo que estaba en la norma y lo efectivo, y se observará variaciones mucho mayores. Por lo mismo, en la ley de subsidio al Transantiago se incluyó la posibilidad de flexibilizar en 5% el subsidio transitorio. En ese sentido, sería útil conocer si en las proyecciones para este año se considera un aumento de 5% anual para suavizar las alzas correspondientes.

7. Evasión

**Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

En materia de evasión, según se desprende de las cifras del Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes, la cifra escaló desde un punto mínimo cercano a un 11,5% a fines de 2008, hasta 17,8% en febrero y marzo de este año. Con la campaña anti evasión que se inició desde mediados de abril, se ha logrado detener la escalada de la tendencia creciente y las cifras, marginalmente, son un poco mejores en los últimos datos. Eso es meritorio, porque ha sucedido en un contexto donde las tarifas han subido y, por tanto, el incentivo a evadir es un poco mayor que en otras circunstancias.



En este gráfico el eje vertical expone el porcentaje de usuario que no valida, es decir, que no hace "Bip".

El 30% de menor demanda aludido antes contiene la evasión. No es una subestimación completa de lo que habrían sido los viajes en otras circunstancias, sino que tienen contem-

plada la evasión. El cálculo es complejo, porque datos de evasión del sistema antiguo no se conocen para hacer una comparación justa. Lo que se podría calcular es que la evasión da cuenta más o menos de la mitad del 30% en que hoy está caída la demanda.

Una cuestión que se ha puesto en el tapete de la discusión es cuál es el efecto de la evasión en el financiamiento al sistema de transporte público. En general, se podría señalar que el impacto es significativo.

En el mensaje del proyecto de ley sobre la evasión que está estudiando la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara, se menciona que entre marzo del año pasado y febrero de este año el efecto de la evasión habría sido de aproximadamente \$ 71 mil millones sobre los ingresos del sistema, es decir, ingresos no recibidos porque hay evasión.

La siguiente tabla muestra una pequeña disección de los factores relacionados con los efectos financieros de la evasión. Los números señalan lo que podría ser el impacto de la evasión, dependiendo de si se trata de un viaje hecho sólo en troncal, sólo en Metro; o si se combina un troncal con un alimentador, el Metro con un alimentador; o un alimentador, el Metro y un troncal.

Año	Tipo de viaje	Costo medio para el sistema [\$/viaje]	Costo marginal para el sistema [\$/viaje]	Ingreso con tarifa adulto y punta [\$/viaje]	Ingreso con tarifa estudiante [\$/viaje]
	Sólo troncal	455	133	450	150
	Sólo Metro	278	56	510	150
	Troncal y alimentador	797	380	450	150
	Metro y alimentador	620	189	510	150
	Alimentador, Metro y Troncal	1075	436	510	150

En la primera columna observamos el costo medio para el sistema, que corresponde a lo que se paga por viaje efectuado. Esa cifra incluye los importes fijos que reciben los operadores por parte del sistema, además de los importes variables que, dependiendo de si es alimentador o troncal, son más grandes o más pequeños.

El costo marginal para el sistema es lo que aporta al costo el hecho de que se agregue una persona más, sea a un viaje en troncal o en Metro, una combinación de troncal y alimentador, etcétera.

En la tercera columna se observa el ingreso con la tarifa adulta y hora punta para el caso del Metro. Está constatado ahí cuánto recibe el sistema por pasajero en cada una de estas dimensiones. Así, por ejemplo, es dable comparar la cifra del ingreso que refleja las tarifas con los costos marginales para el sistema.

Por ejemplo, si un adulto que viaja en troncal se agrega al sistema, aporta \$ 450 y le importa un costo marginal de \$ 133. Por tanto, en ese caso, si la persona no paga, tiene un efecto negativo sobre el financiamiento del sistema, en la diferencia entre \$ 450 y \$ 133, en los \$ 320.

Lo mismo ocurre en el caso del Metro, no obstante que la evasión de allí es muy pequeña y alcanza sólo a 1.5%. Lo mismo es el caso de alguien que hace un viaje troncal y alimentador, donde todavía la cifra de \$ 450 es superior a \$ 380, y lo mismo ocurre en caso del Metro-alimentador e incluso cuando esta persona utiliza tres medios: alimentador, Metro y troncal. Aún hay una diferencia positiva que implica que haya un detrimento en los ingresos del sistema, si es que hay evasión.

Esta diferencia se ha ido acrecentando en la medida en que han subido las tarifas. Considérese que a comienzos de año, cuando la tarifa estaba en \$ 400, la diferencia entre el ingreso tarifa adulto y el costo marginal era menor y así con cada uno de los sistemas de transportes considerados.

En cambio, en el caso de los estudiantes la situación es menos evidente. Hay un efecto negativo sobre los ingresos del sistema por estudiante que evade, en el caso de los estudiantes que hacen un viaje en troncal o sólo en Metro. En cambio cuando se trata de estudiantes que combinan troncal y alimentador, Metro-alimentador o alimentador, Metro y troncal la situación no es clara; es al revés. No tiene un efecto positivo sobre los ingresos del sistema el hecho de que el estudiante pague la tarifa.

Para que tengan una idea, los pasajeros y estudiantes ascienden al 20% a 25%. De los que hacen viajes en el Metro-alimentador y en alimentador, Metro y troncal, se trata de una cifra menor. Estamos hablando de la mitad de eso y son los que aportarían negativamente con la campaña anti evasión frente a los ingresos del sistema. Todo el resto aporta positivamente en la medida en que pague al sistema. Por eso se ha estimado un efecto significativo de la evasión sobre los ingresos del sistema.

Naturalmente, ese aporte es relativo al tamaño de la evasión. Si se quiere reducir la evasión de 18%, como era a comienzos de año, a cero, el efecto es muy importante, pero no es realista suponer que la evasión se puede reducir a cero. Se debe tener metas de reducir la evasión a una cifra que puede estar entre el 4% y el 8% de los ingresos. Por tanto, es una reducción del orden de 10 ó 14 puntos porcentuales.

En el corto plazo se puede aspirar a reducir gradualmente la evasión. Por ejemplo, datos del esfuerzo hecho para el mes de mayo en materia anti evasión indican que se ha conseguido disminuirla en un poco menos de 2 puntos porcentuales, mediante la campaña y la fiscalización que se está llevando a cabo. Parece poco, pero en realidad es el primer paso en la dirección de reducir con más intensidad este fenómeno.

### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

La evasión disminuyó muy fuertemente hasta fines de 2008, y no es que el 2009 no se haya hecho nada. Ese año se aplicaron las mismas políticas con mayor intensidad. Fue entonces cuando se comenzaron a aplicar multas y se incrementó la fiscalización respecto de lo que había ocurrido en 2008.

Lo que ocurrió en 2009 es que hubo una recesión y, no sólo en Chile sino en general, en esas circunstancias se tiende a generar una mayor presión sobre la evasión.

“Pero desconocer completamente que aquí hubo una situación externa que tuvo incidencias sobre el porcentaje de cobro de tarifa del sistema de transporte público, a mí no me parece adecuado, y menos decir que no se hizo nada en 2009.

Una cosa es decir que no se hizo nada y otra cosa es que la evasión no cayó; son dos cosas muy diferentes.”

Se hicieron campañas públicas, se aplicaron las multas durante 2009 y hubo fiscalizadores en la calle. Lo que ocurrió fue que hubo una situación crítica, desde el punto de vista económico, que hizo que la evasión que venía cayendo hasta diciembre de 2008, repuntara. Es lamentable, pero no es el elemento que tuvo más incidencia sobre el déficit, ni mucho menos.

Como lo muestran los mismos cuadros presentados por el ministro Morandé, tenía un efecto bastante marginal sobre el déficit total del período, y por eso se pudo cubrir el citado déficit en forma bastante aproximada respecto de lo que se había proyectado.

8. Minuta de supuestos y compromisos

**Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

La siguiente lámina muestra la minuta que se tuvo a la vista para hacer los cálculos definitivos que permitieron determinar cuál era el monto del subsidio, tanto permanente como transitorio, que se negoció en su oportunidad para el financiamiento del sistema de transporte público. Esa minuta contiene una serie de supuestos y de compromisos que fueron asumidos en ese momento para que el Congreso Nacional estuviera dispuesto a proveer los fondos necesarios para el financiamiento del sistema. Y lo que hemos constatado con posterioridad es que muchos de esos supuestos y/o compromisos no se han dado en la forma en que se anunció.

Compromisos de la administración anterior en negociación con la Alianza 2009	Situación real a Marzo de 2010	Efecto de aumento sobre el déficit del sistema
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alza de \$40 en 2009</li> <li>• Alza de \$60 en Febrero de 2010</li> <li>• Tarifa de bus de \$540 el 2011 y de \$600 para el año 2012</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alza de \$20 en 2009</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 23.000 millones de pesos (46 millones de USD*)</li> <li>• Tarifa objetivo de \$620 para bus el año 2011</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compromiso de 2,5% de reducción de plazas de troncales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de 3,4% aproximado de plaza-kilómetro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• diferencial entre 4% y 6% en el costo de los troncales <b>12.400 millones y 18.600 millones de pesos anuales.</b> (25 a 35 millones de USD* anuales)</li> </ul>
Flota inscrita de 6.106 buses en todos los años	6.417 buses a en todos los años	(consistente con cifra anterior)
Aumento demanda año 2009 sobre 5,9% y de 1,7% para años futuros.	Aumento demanda año 2009 de 0,5% en el sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>19.440 millones de pesos anuales.</b> (39 millones de USD* anuales)</li> </ul>
Reducción de evasión	Aumento de evasión 11,6% feb'09 a 17,8% feb'10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>7.000 millones de pesos anuales**</b> (14 millones de USD* anuales)</li> </ul>

\*: Considera tasa de cambio de 500 \$/dólar

\*\* : Según hipótesis de estructura de viajes desarrolladas por el Ministerio

El primero de ellos es el referido a las tarifas, en el sentido de que se contemplaba un alza de \$ 40 en 2009 y un alza de \$ 60 en febrero de 2010, para efectos de hacer los cálculos. Y la

situación real es que a marzo de 2010 sólo se había materializado un aumento de \$ 20 en la tarifa, ocurrido en febrero de 2009.

Esta minuta fue elaborada por la anterior administración y hay pruebas de que es verídica porque está enviada por el asesor del ex Ministro Cortázar, Andrés Gómez Lobos, a la secretaria del panel de expertos, que es quien hace las actas y lleva toda la documentación de ese panel.

Esta minuta sirvió de base para los cálculos de las proyecciones que se hacían de las finanzas del Transantiago hacia el futuro y, por tanto, es la que llegó a ser la base para sostener que se requerían cerca de US\$ 200 millones para el subsidio permanente y US\$ 450 millones de subsidio transitorio, para este año, y que permitía estimar toda la trayectoria de los subsidios hacia el futuro, desde 2010 hasta el 2014, y de ahí en adelante el subsidio permanente. Es decir, para que se hubiese acordado en su momento que esas eran las cantidades necesarias, había que hacer ejercicios matemáticos muy simples, que son los que se hicieron en planillas Excel que, a su vez, se construyeron sobre la base de una serie de supuestos, que entre otras cosas consideraban incrementos de tarifa.

“Mi planteamiento es que la minuta a la que hice mención, tanto la vez anterior como en esta oportunidad, establece una serie de supuestos que fueron propuestos por la autoridad para efectos de calcular los montos de dinero necesarios para financiar el transporte público con cargo al erario nacional.

Los técnicos de la entonces Oposición tomaron los valores supuestos de esa minuta para verificar que se establecía la necesidad de tal o cual recurso. Al no cumplirse esos supuestos, la necesidad de recursos ha terminado siendo mayor que lo que la propia ley consignó.

Es un problema serio, porque repercute en las finanzas del sistema de transporte público, en las tarifas, en su escalamiento y, eventualmente, hasta en la calidad del servicio.

Desconozco qué otro tipo de acuerdos políticos hubo, debo decirlo honestamente. Lo que tengo a la vista es esta minuta, los números que allí se supusieron y que no se cumplieron.”

### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

En una de las diapositivas presentada por el ministro Morandé, se entregó los elementos que estaban detrás de las proyecciones que hubo en este acuerdo, y que son, básicamente, los compromisos, los supuestos, las proyecciones que se utilizaron antes de alcanzar el acuerdo del 14 de julio.

El Gobierno, durante los meses de trabajo, no sólo hizo entrega de toda la información necesaria para la discusión, sino que, al final, se concordó en un conjunto de proyecciones y de acuerdos, que son los que dieron origen a los subsidios aprobados. En la discusión no sólo fueron analizadas las proyecciones, sino también los datos sobre la evolución del sistema.

Posteriormente, vino el cambio de gobierno, en los inicios del 2010, y se entregó esta misma información, más ocho o diez carpetas con todos los antecedentes relevantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Y hasta ahora, iniciado el nuevo Gobierno, nadie planteó alguna objeción a la información entregada. Tampoco hubo objeciones cuando se entregó el material al nuevo gobierno, hasta que el panel de expertos, creado por la ley, inició aumentos de las tarifas. En ese momento surgió un conjunto de denuncias y de planteamientos a esta Comisión, informados en la presentación realizada por el actual Ministro.

Es evidente que lo que se intenta es traspasar al anterior gobierno la responsabilidad del aumento de tarifas. Por eso, hay una coincidencia en que temas que nunca se habían plantea-

do durante la discusión, ni durante la suscripción del acuerdo ni durante el traspaso de la información al nuevo gobierno, salgan a la luz en el periodo de cinco o seis días antes de que empiecen a subir las tarifas.

“Creo que una regla esencial cuando se hacen acuerdos políticos serios -el gobierno ha manifestado en varias oportunidades, y lo ha dicho el Presidente de la República, que quiere buscar acuerdos con la Oposición-, es respetar los acuerdos que se tomaron entre las partes. Y me parece que eso no se está cumpliendo, a propósito de este acuerdo del Transantiago.”

“Lo que hemos visto es un intento, después de llegar a un acuerdo, de concordar en los elementos de ese acuerdo, tres, cuatro o seis meses después, en el fondo, de desconocer los puntos de coincidencia que se habían alcanzado.”

“Las negociaciones se construyen sobre la base de un trabajo común, de proyecciones comunes que, como toda proyección, pueden funcionar o no, o pueden funcionar sólo en parte. Si hasta los órganos que pareciera que hacen las mejores proyecciones en el país, como el Banco Central, las van corrigiendo. En cada Ipom el Banco Central corrige la proyección del trimestre anterior. Eso es natural, es inherente a un sistema de proyecciones, porque éstas se basan en supuestos y éstos se van corrigiendo a lo largo de la aplicación.

A lo que yo apelo, precisamente, es a que la confianza no es sobre asuntos técnicos, no se refiere a qué paso con la inflación, por ejemplo, sino que tiene que ver con un tema de fondo, que es político. Si uno llega a un acuerdo, no puede decir tres meses después, a la primera dificultad, que parece que no tiene la información, que las proyecciones no funcionaron o que ya no me gustan las cosas que antes decía que me gustaban y, por lo tanto, desconocer un acuerdo aprobado por unanimidad en el Congreso Nacional.”

**Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

Ha habido un mal entendido respecto de lo que dijo el ministro. Yo estuve en esa sesión y no recuerdo haber oído que el ministro haya dicho que esto se había encontrado en un cajón ni que era algo secreto. Siempre tuve conocimiento de ese documento. Participé en la negociación y tuve a la vista todas las simulaciones que se hicieron. Es más, traje la versión 21 de las simulaciones. Todos los que participamos en la negociación y en el análisis de los costos la tuvimos a la vista.

Por lo tanto, creo que se mal interpretó o se entendió mal algo que dijo el ministro. Insisto, no recuerdo haber oído al ministro decir que este documento era secreto o algo por el estilo. Yo, por lo menos, siempre lo tuve a la vista.

**Rosanna Costa Costa. Ex asesora e investigadora del Instituto Libertad y Desarrollo**

Vi la minuta, trabajamos con ella y participé, tal como lo expliqué, más que en el modelo, en la otra parte, pero efectivamente intercambiamos documentos con el Ministerio.

**Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

Respecto de la minuta entregada, la verdad es que ese documento se entregó a todos los técnicos, a la contraparte en la negociación del acuerdo, de otra forma no se entiende por qué los datos de esa minuta están en el proyecto de ley.

Si uno se fija, los montos de esa minuta, que establece el subsidio transitorio, son idénticos, hasta el último decimal, a los montos que están en el proyecto de ley. Y, naturalmente, creo que la parte más significativa del proyecto de ley eran los montos del subsidio.

Entonces, me parece inverosímil creer que esa no era una minuta conocida por todos.

Esa minuta tipo empezó a intercambiarse mucho antes. De hecho, hay una minuta con la misma estructura, con cuadros y supuestos, que se entregó en diciembre de 2008. Y después el ministro la presentó en el Congreso, el 5 ó 6 de enero. Esto en paralelo al trabajo que estaba realizando Ignacio del Río y el resto de los técnicos de la Alianza y los independientes que estaban con ellos. En enero de 2009, cuando se revisaron las proyecciones, se hizo un modelo paralelo.

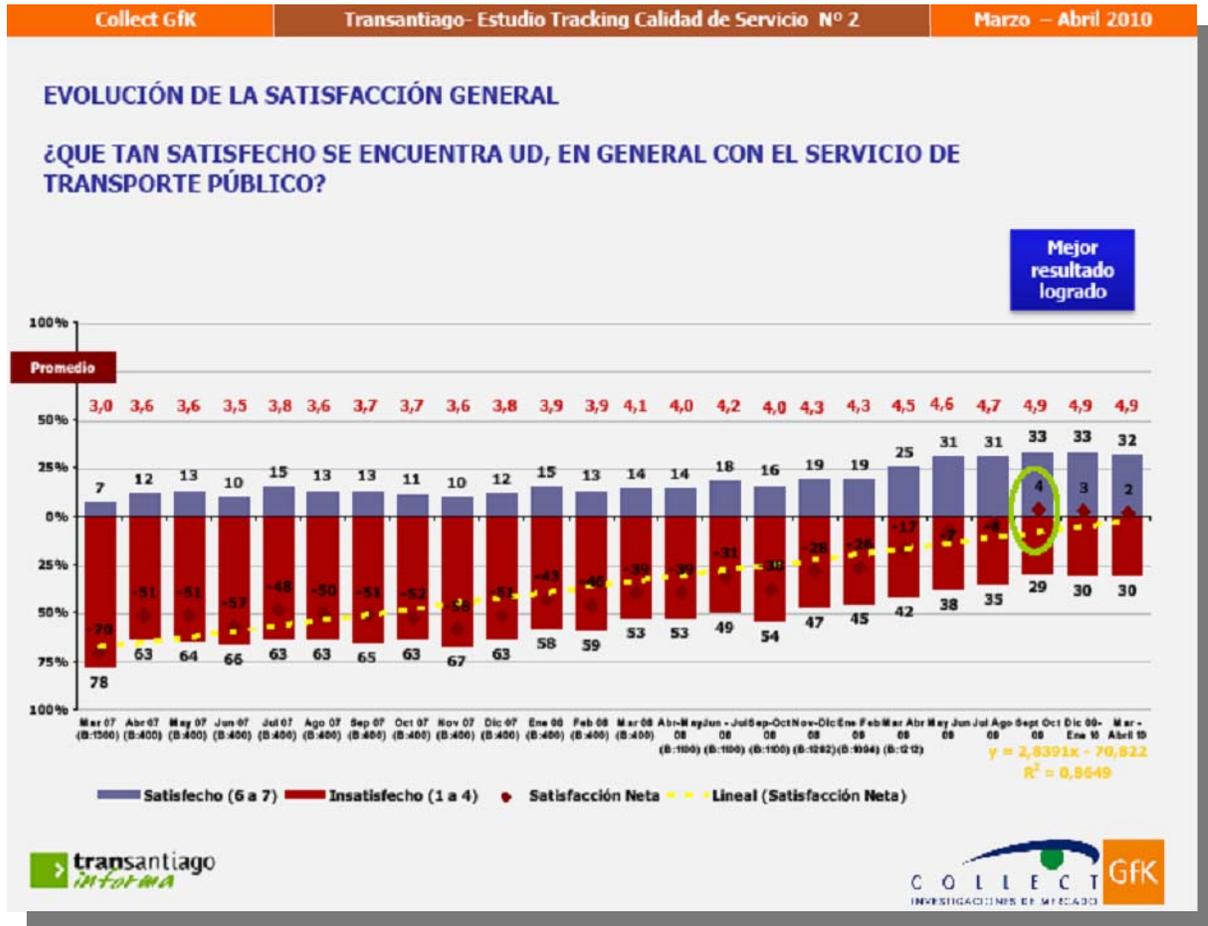
Entonces, era una minuta que circulaba, que en varias ocasiones se entregó, que se iba actualizando a medida que cambiaban ciertos parámetros, como la proyección de la inflación o los precios del petróleo. Incluso, una minuta idéntica en estructura, obviamente actualizada con otros datos, es la que se entregó al panel de expertos el 23 de febrero de 2010.

Es una minuta del mismo formato la que estuvo presente en todo el proceso. Pero lo más importante es que era algo conocido por todos, de lo contrario, no se explicaría cómo esos números llegaron al proyecto de ley.

9. Evaluacion del sistema. Normalizacion del sistema

#### **Felipe Morandé Lavín. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

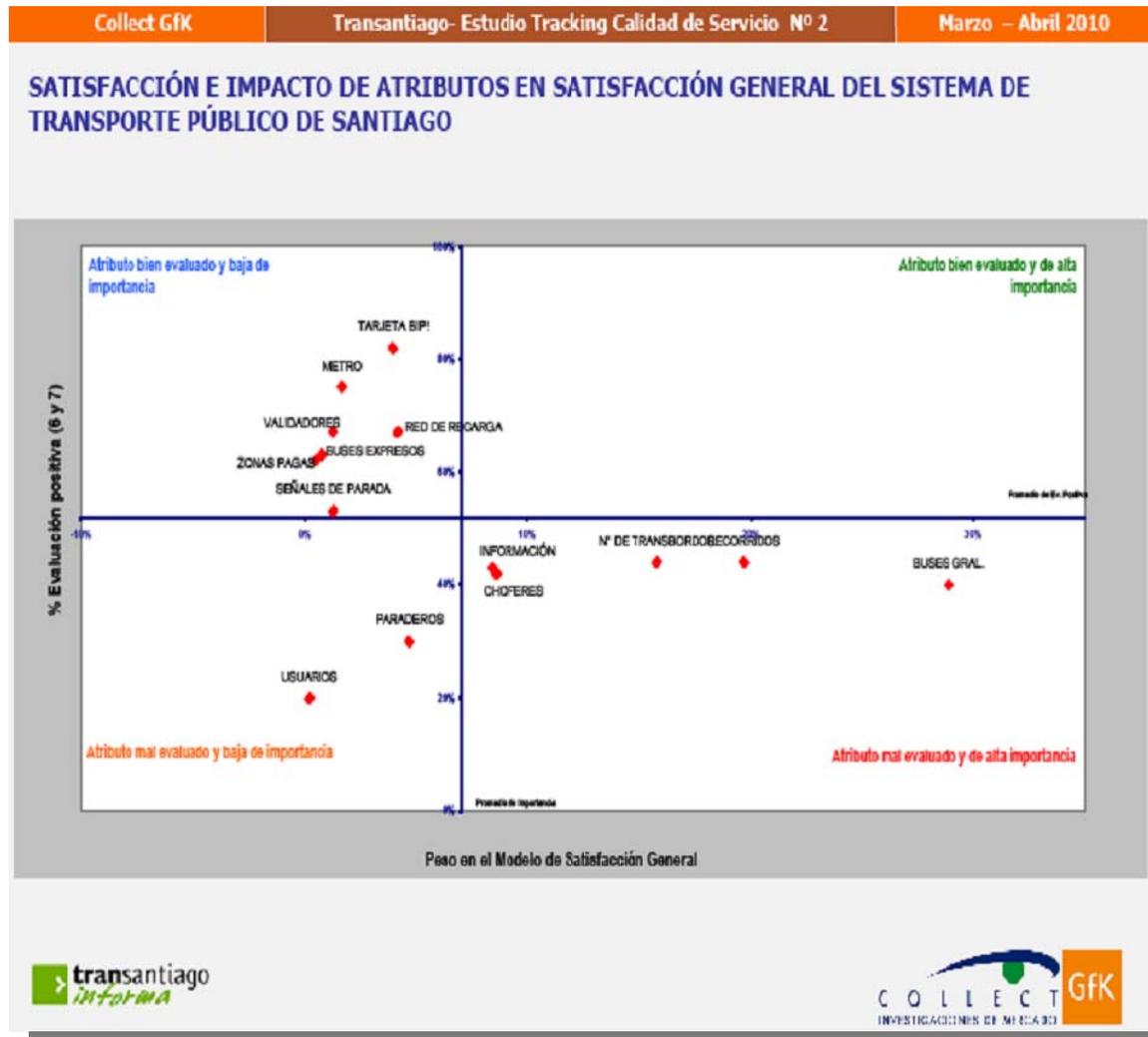
Un antecedente interesante de destacar respecto del Transantiago es que este importante incremento de costos logró mejorar la apreciación que tienen los usuarios del sistema, desde una nota 3,0, en marzo de 2007, hasta una nota de 4,9, en septiembre y octubre de 2009, calificación que se ha mantenido constante, aunque la apreciación negativa aumentó un poco en marzo de este año. Entonces, ha habido un incremento en la valoración que hace la gente del sistema del transporte público. El punto está en analizar a qué costo se ha realizado ese incremento, de la nota 3,0 a 4,9.



Además, debe señalarse que no es efectivo, como se ha dicho, que la nota, a comienzos de la implementación del Transantiago, haya sido un 2,0 sino que fue 3,0, de acuerdo con esa misma información. Asimismo, la mejor nota no fue un 5,0, sino 4,9. Hay una décima de diferencia, pero claramente refleja una distancia algo menor.

No hay una evaluación de las micros amarillas con esa misma encuesta, por razones obvias, ya que aquella se empieza a implementar una vez que el Transantiago está en operaciones. Por tanto, no tenemos un parámetro que permita comparar las notas. El único antecedente previo fue una encuesta que realizó el Instituto Libertad y Desarrollo hacia fines de octubre de 2006, que fue elaborada con otra metodología. Es la misma encuesta que ha citado el anterior ministro para efectos de comparar las micros amarillas con el Transantiago y esa encuesta le da una nota de 4,6 a las micros amarillas, calificación que se ha comparado con ese 5,0, que es en realidad un 4,9.

La nota de 4,9 es una mala nota, a pesar de que implica US\$ 1.500 millones más -los otros US\$ 100 están dando vueltas. Esto significa, entre otras cosas, que cada viajero en Santiago en 2010 recibe un subsidio del orden de los \$ 170 mil, como para que las regiones tomen nota. No obstante ello, cuando se va al detalle de la evaluación que hacen los ciudadanos de Santiago respecto de los atributos del Transantiago, la situación aparece bien lamentable. El siguiente gráfico, hecho por la Empresa Collect, contratada hace unos 3 años, evalúa la opinión de los ciudadanos respecto de la calidad del servicio.



En el cuadrante superior-izquierdo se encuentran los atributos que son bien evaluados por las personas, pero que tienen baja importancia en la evaluación técnica que se puede hacer del sistema. Los puntos que aparecen en ese gráfico corresponden a las mejoras que ha traído el Transantiago. Desgraciadamente, son aquellos aspectos que tienen menor importancia. Inmediatamente abajo, aparecen graficados los atributos mal evaluados y de baja importancia, que podrían dejarse pasar. Los que están en el cuadrante inferior-derecho son aquellos atributos de alta importancia y que son mal evaluados. Allí hay cinco atributos, pero, desgraciadamente, en el cuadrante en que se quisiera encontrar muchos puntos, respecto de atributos bien evaluados y de alta importancia, no se encuentra ningún punto. Entonces, a pesar de que un 4,9 pareciera no ser tan mala nota, lo cierto es que cuando, en el detalle de lo que está detrás de ese promedio, las cosas no se ven tan bien.

En este estudio son los propios usuarios quienes definen si los atributos son de alta o baja importancia y luego los califican. Por ejemplo, para los usuarios es más importante el número de transbordos que las señales de parada.

En lo relativo a las notas de evaluación de los usuarios, debe aclararse que las calificaciones presentadas en el gráfico expuesto son fruto de una encuesta que se realiza por encargo de la coordinación de Transantiago y que la realiza la empresa Collect, a través de un contrato que en su momento fue licitado y que todavía se encuentra vigente por un tiempo más. El ministerio publica toda la información generada, aunque se desea hacerlo a futuro con más detalle y desagregación.

Hay una encuesta previa realizada por el Instituto Libertad y Desarrollo respecto del sistema de las micros amarillas. Y la nota de esa encuesta fue 4,6. Ahora bien, no son comparables ambos estudios porque son encuestas diferentes. Es decir, no se debe decir 4,6 una y 4,9 otra, porque no son comparables.

Finalmente, es necesario darle una mirada un poco más global a las cifras que se mencionan en materia de accidentes y contaminación, porque es correcto señalar que los accidentes, como resultado de la locomoción colectiva, han disminuido y que el número de lesionados o fallecidos también ha disminuido. Lo mismo ocurre con la emisión de contaminantes. Eso debe reconocerse. Sin embargo, cuando se piensa esto como un sistema global, hay que preguntarse qué pasó con la gente que se bajó de la micro: se subió a un auto o a una moto. Pero resulta que la contaminación de un auto que traslada a un pasajero es proporcionalmente mucho mayor que la contaminación de un bus que transporta 45 u 80 pasajeros. Si se miran los datos, la contaminación se estabilizó después de 2007, lo cual implica que el Transantiago produjo un efecto positivo, pero, por otro lado, como sacó gente de las micros y las puso en más autos y motos, al final la contaminación no ha cambiado. Ahora, respecto de los accidentes, pasa lo mismo.

“Eso no quiere decir que yo esté en contra de los efectos positivos del Transantiago; al contrario, me parece que son razonables. Y, al revés, lo que quiero es justamente aprovechar las cosas que se han hecho bien y proyectarlas. Pero debemos resolver este serio problema financiero que tenemos y proveer a la comunidad de un buen sistema de transporte público. No hay otro ánimo.”

En lo relativo a la inconsistencia entre la afirmación de que el 17,8% de la evasión representa del orden de \$ 70 mil millones anuales; y la argumentación de que el aumento de 11,6% a 17,8% justifica una diferencia de \$ 7 mil millones anuales, la subsecretaria, sra. Gloria Hutt, precisó que en un caso se trata de ingresos brutos, que es la valoración de la evasión, y en el otro, del margen. De manera que no son datos comparables directamente, pues en un caso no están descontados los costos, como ocurre en el otro.

### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Sobre esa materia se señaló en varias oportunidades que si bien el sistema seguirá mejorando en el tiempo, naturalmente que cualquier observación objetiva de lo que ocurrió al 11 de marzo de 2010, que es hasta cuando llega la responsabilidad del pasado gobierno, el sistema estaba operando en forma normalizada y con posibilidad de mejoramiento. Sin embargo, no importa tanto la opinión del ministro, pues más importante es la opinión de los usuarios. Ellos, en marzo de 2009, de acuerdo con los cuadros que entregó el ministro Morandé y de una encuesta, calificaban al sistema con nota 4,9 sin perjuicio de que en otra encuesta lo calificaban con nota 5. Eso es una calificación superior a la que nunca ha tenido un sistema de transporte público en la ciudad de Santiago, a pesar de que ha habido muchos estudios.

Cuando se habla de un sistema normalizado, se refiere a un sistema que salió de la crisis y que pasó de un 2, que probablemente es la nota que tenía cuando partió, a un 4,9, que es la nota promedio para la ciudad.

Si nos atenemos a los tiempos de viaje, el sistema tiene un promedio más bajo que el que tenía el sistema antiguo, de las micros amarillas. Además, produce un tercio menos de contaminación, por bus, y tiene la mitad de accidentabilidad. Ello no significa que el sistema responde en todos los sectores de la ciudad, pues debe continuar mejorándose.

El ministro usaba el sistema, hablaba con la gente y se percataba de que había muchos problemas que debían solucionarse. Eso lo ha tenido siempre clarísimo.

Cuando un sistema está pensado para 220 kilómetros de corredores y sólo cuenta con 90 kilómetros, por supuesto que hay mucho por mejorar. Y cuando se tiene un sistema al que todavía le falta la implementación de distintos aspectos tecnológicos, por supuesto que debería seguir mejorando.

Pero ya nadie podía sostener razonablemente que, contando con un sistema con mejor calificación que la que nunca tuvo el sistema antiguo, todavía estábamos en medio de una crisis. Eso era insostenible. El sistema ya había salido de la crisis, se había normalizado y tenía que continuar mejorando. En la evaluación promedio de la ciudad, el sistema era superior.

Y no estoy hablando de la evaluación del ministerio, sino de los usuarios que contestan a una empresa profesional que hace las encuestas, Collect, la cual no es precisamente una empresa de Gobierno. Es una empresa conocida cuyos datos presentó el ministro Morandé ante esta Comisión, y que los da por buenos, porque en caso contrario no los hubiera expuesto acá.

“Si le ponen un termómetro a un sistema de transporte y los usuarios encuestados le ponen un 4,9 como nota, nadie puede decir que eso equivale a estar en la mitad de una crisis. En ese sentido es que estoy oponiendo al concepto de “crisis” el de “normalización”.

Eso es muy distinto a decir que debería tener nota 6. No, no era un 6, pero tampoco un 4,9. Pero la nota estaba muy por debajo cuando llegué. Sin embargo, no hay que quedarse en el 4,9. Sé que hay problemas y que no son parejos en la ciudad, sé que hay áreas que tiene más dificultades que otras. Basta ver cualquier indicador.”

Según lo que se desprende de las estadísticas de la tarjeta BIP, alrededor del 50% de los pasajeros no hace trasbordos; alrededor del 30% hace un trasbordo, y el 15% hace más de un trasbordo. Pero sabemos que ese 15% está concentrado en ciertos lugares. No cabe duda. Por eso está el tema de los corredores y la extensión del Metro.

Ése es otro asunto central: qué se va a hacer con el Metro. Es absolutamente indispensable continuar con la extensión de la red del Metro, porque sabemos que uno de los cambios importantes para la velocidad de los traslados es que las personas por la misma tarifa pueden usar bus y Metro. Ése fue un gran cambio y por eso los sectores de estratos socioeconómicos más bajo, D y E, ingresaron al Metro, y se duplicó su uso. Antes debían pagar dos pasajes, por lo que no lo usaban, sólo la micro o sólo el Metro. Hoy los combinan.

“La situación que ustedes describen es real. O sea, hay problemas, hay dificultades que corregir, cosas que mejorar. Estoy absolutamente convencido de eso, así es que, en ese sentido, no hay nada de complacencia. Pero si alguien me pregunta si estamos en una crisis o el sistema se normalizó, le puedo señalar que esto lo vengo enfrentando desde marzo de 2007, así es que creo que se normalizó, que salió de la crisis. Ahora, de que aún tiene problemas,

claro que sí, aún tiene muchos problemas. Por eso hay que hacer más cosas y seguir adelante. Estoy completamente convencido de ello.”

En cuanto a la evaluación del sistema de transporte, “Lo único que señalé fue que era el sistema mejor evaluado que tenía Santiago, nada más. No dije que era magnífico ni que resolvía todos los problemas.” Hay un programa de trabajo de mejoramiento del sistema hacia adelante. Un hecho concreto, práctico y que señaló el ministro en su presentación es que el sistema había partido en marzo con nota 3 y que en febrero debe haber tenido nota 2. Finalmente, terminó con nota de 4.9, con una calidad de servicio que es preciso continuar mejorando, pero que ciertamente es superior a la que nunca tuvo un sistema de transportes en el pasado. Además, nadie ha cuestionado esas evaluaciones, tampoco el actual ministro de Transportes.

**Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

Respecto de la calidad de servicio, la nota inicial del sistema era 3 y terminó con un 4,9, lo cual para un sistema de transporte parece bastante significativo. Naturalmente, siempre hay cuestiones que se pueden mejorar, y que se deben mejorar en los próximos años. Las actuales autoridades van a esforzarse en ese sentido, para, incluso, ir más allá de lo que se logró.

Sin embargo, al final del Gobierno anterior había un sistema normalizado, un sistema que la gente encontraba relativamente satisfactorio, con tiempos de viaje menores que al inicio, incluso, menores al sistema antiguo, con accidentes que disminuyeron a la mitad. Debe recordarse que antes, en Santiago, moría una persona cada tres días, atropellada por un microbús. El año pasado, el número de fatalidades fue 50% menor que lo que existía antes de este sistema.

“Por lo tanto, hay una serie de beneficios, no fáciles de cuantificar. Por eso, a mí me deja conforme que el Gobierno anterior nos haya entregado un sistema que, por lo menos, ya estaba normalizado, no estaba en crisis, y se vislumbraba, con los esfuerzos adicionales que se requería, que llegara a ser uno de los mejores sistemas de transporte de Latinoamérica.”

En cuanto a las renegociaciones y la gestión, el 2008 se incorporaron el indicador de cumplimiento de frecuencia y el indicador de cumplimiento de regularidad. Siempre hubo un progresivo aumento de los instrumentos que tenía a disposición la autoridad, y eso se reflejó en las medidas de gestión. El hecho es que, al final de marzo de este año, el sistema estaba bastante normalizado.

“Yo diría que lo que más falta en estas cuestiones es tiempo. Me explico. Creo que una de las cuestiones que más impacto tiene en el sistema de transporte, y más efectivo para mejorar el sistema de transporte, es la infraestructura, pero, naturalmente, eso toma tiempo.”

Se ha logrado construir casi 80 kilómetros de corredores segregados. El presente Gobierno planea expandirlos en los próximos cuatro años, lo que parece muy positivo, pero no se puede pretender que se construyan 200 kilómetros de corredores en un período tan breve de tiempo. La mayor limitación es el tiempo.

El sistema actual logró niveles razonables de funcionamiento. Así lo señalan los índices objetivos y subjetivos, como las encuestas a los usuarios. Naturalmente, siempre se puede mejorar. Esto no es estático. Cada año debe adoptarse medidas para mejorar algo más. Pero, por las encuestas y por los datos objetivos, podemos señalar que el sistema ha llegado a nive-

les bastante razonables, especialmente si lo comparamos con lo que habíamos tenido históricamente.

“Dudo que haya muchos sistemas de transporte de ciudades latinoamericanas que la gente califique con 4,9 ó más.”

Eso no quiere decir que no haya desafíos por delante. Naturalmente que los hay. No todo se puede hacer en dos o tres años y todavía falta un plan de infraestructura por completar. Pero esto es una cosa dinámica. El sistema fue de menos a más, y la idea es seguir en esa trayectoria, hacia adelante.

#### 10. Cambio de contratos

##### **René Cortázar Sanz. Ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Todas las modificaciones fueron siempre públicas; estuvieron en la página web del Ministerio. Eso lo constata cualquiera. Fueron revisadas por la comisión y los técnicos. En el Senado se asistió a una serie de sesiones en las cuales el Gobierno explicó exactamente las modificaciones que se hicieron en el primer cambio de contrato y las que se incluirían en el segundo cambio de contrato.

Y en ese caso tampoco se escuchó a nadie decir algo en contrario, no obstante que hay institutos y centro de estudios, como Libertad y Desarrollo, que opinaron al respecto. Nadie dijo que había un conjunto muy grande de problemas en los contratos, sino sólo cinco días antes de que subieran las tarifas.

“Por tanto, creo que uno no necesita ser demasiado avezado políticamente para comprobar que aquí hay una asociación de cosas, ya que, además, justo ahí se crea la Comisión, esto es, cinco días antes de que subieran la tarifa, o dos días antes o dos días después. Lo concreto es que todo ocurrió en diez días, no obstante que habían pasado más de dos meses, se había hecho la negociación en el Congreso Nacional, se había entregado el gobierno, se habían ofrecido todas las reuniones que fueran necesarias. Incluso varios funcionarios de la nueva administración pasaron horas y días reunidos con los funcionarios del Ministerio, sin que ninguno de estos temas apareciera. Pero ocurre que surgen ahora.”

“Yo tengo una explicación mucho más sencilla para todo esto: aquí hay una acción que tiene una motivación política. Ésa es mi opinión política, y la entrego con todo respeto. En todo caso, esto me parece grave, toda vez que se llegó a un acuerdo de buena fe, de ambas partes, para el financiamiento del transporte público en 2009.”

##### **Ana Luisa Covarrubias Pérez-Cotapos. Coordinadora de Transantiago**

En términos de la situación contractual, se consideraba que los cambios ocurrirían en julio de 2009, tanto para los alimentadores como para los troncales, y que no habría más modificaciones hasta 2014, exceptuando la licitación de 2011 de los alimentadores.

En los cambios contractuales a los alimentadores, se había considerado la eliminación de ingresos garantizados y la eliminación de zonas exclusivas.

Efectivamente, hubo un cambio en los contratos donde se consideró un pago por pasajero igual para todos los alimentadores. Sin embargo, el pago a los operadores consiste en una cuota fija que depende, entre otros factores, de los kilómetros y las plazas ofrecidas; y de una cuota variable, que depende de los pasajeros transportados.

En el caso de los ingresos garantizados, se eliminó el mecanismo de ajuste de ingresos. Sin embargo, la cuota fija varía, dependiendo del alimentador, entre un 10% y un 65% del total de ingresos, de manera que hoy, en promedio, los alimentadores tienen aproximadamen-

te un 43% de ingresos fijos. Por lo tanto, respecto de la eliminación de ingresos garantizados, si bien ya no hay un ajuste por demanda, subsiste igualmente un porcentaje importante de los pagos que está garantizado.

En términos de la eliminación de zonas exclusivas, lo que se buscaba era generar incentivos para que los operadores traspasaran las zonas exclusivas y generaran recorridos de mayor longitud, de manera de disminuir transbordos. Sin embargo, la modificación realizada a los contratos, desgraciadamente no se hizo generando los incentivos correctos. En ese sentido, por ejemplo, si un operador ofrece un nuevo recorrido, recibe el pago por pasajero completo, que es distinto a lo que ocurre con los troncales, que reciben sólo un porcentaje del aumento de pasajeros. Y en el caso de los alimentadores, si ofrecen ellos un recorrido, reciben el pago completo; sin embargo, se tienen que hacer cargo del aumento de kilómetros y de buses, en el caso de que sea necesario.

Ahora bien, si ese mismo recorrido lo impone el Ministerio, los operadores reciben el pago por pasajero, y además el pago por los kilómetros adicionales y las plazas adicionales que deben ofrecer. De manera que hoy son prácticamente nulos los cambios de recorridos ofrecidos por los alimentadores. Desgraciadamente, los incentivos no están puestos en la forma correcta como para que se genere un cambio importante. Existe algún tipo de incentivo para que busquen demanda, pero por donde circulan, no para generar nuevos recorridos, que era lo que se buscaba originalmente, junto con la reducción de transbordos.

Adicionalmente, a las empresas que circulan por vías concesionadas se les devuelve lo que pagan por concepto de TAG.

La renegociación de contratos, que se llevó a cabo en 2009, consideraba principalmente la redefinición de ingreso garantizado, la eliminación de zonas exclusivas en los alimentadores, la aplicación de indicadores de regularidad y frecuencia, y la aplicación de multas y descuentos por incumplimiento de contrato. Eso se ha estado aplicando hasta la fecha.

#### **Rosanna Costa Costa. Ex asesora e investigadora del Instituto Libertad y Desarrollo**

El subsidio transitorio debe permanecer el tiempo suficiente para adoptar otras decisiones que requiere el Transantiago y que expuso Ana Luisa Covarrubias en forma bastante extensa y clara. Había que modificar contratos, cambiar incentivos, reducir la evasión, hacer inversiones, etcétera, y todo ello requiere de un período de convergencia mayor a un año. Y así es como quedó plasmado en la ley.

Adicionalmente, esta disponibilidad de recursos entregaba una seguridad institucional financiera suficiente para que en este período se adoptaran estas decisiones de cambio de contrato. Esa es otra de las consecuencias que se buscaba con este diseño. De esta forma, una cantidad de recursos quedaba garantizada para que el Transantiago operara y tuviera un respaldo para tomar decisiones, modificar contratos, etcétera.

#### **Andrés Gómez-Lobo Echenique. Ex jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

En cuanto a los cambios de contrato, discrepa de la opinión de la Ana Luisa Covarrubias respecto de que no se cumplieron ciertos objetivos como, por ejemplo, disminuir el pago fijo. El pago fijo originalmente era el 90% del pago de los contratos. Esto se redujo significativamente. En el caso de los alimentadores se eliminó el mecanismo de ajuste de ingreso, que era uno de los factores que más influía en ese pago fijo. Debe recordarse que, en general, en todas partes del mundo, como Londres o Bogotá, los contratos de concesión de transporte

público se pagan ciento por ciento en base a un costo fijo, y cero por pasajero, que es el caso de Londres, donde el contrato se paga por kilómetro recorrido y cero por pasajero.

Entonces, la experiencia internacional, en general, disminuye el pago por pasajero y garantiza el cumplimiento de las condiciones de servicio en base a multas o descuentos, los que se introdujeron en las modificaciones contractuales, incluyendo un Índice de Cumplimiento Plaza-Hora-Kilómetro, un índice de descuento por frecuencia y un índice por regularidad. Pero, incluso así, se puede decir que la experiencia chilena, de bajar de 90% un pago garantizado a menos del 50%, debería dar suficientes incentivos a los operadores respecto de la demanda.

También se debe tener en cuenta que lo importante para el comportamiento de un agente económico es el ingreso marginal, o sea, cuánto gana por cada pasajero adicional. En ese sentido, lo que se hizo fue establecer un monto más alto que lo que existía anteriormente y era igual para todos.

En cuanto a la renegociación de contratos de 2008, ella tuvo, en primer lugar, el objetivo de mejorar la calidad de servicio. Es decir, para un mismo costo, mejorar la calidad de servicio, que no es lo mismo que, para una misma calidad de servicio, reducir los costos.

Debe recordarse que durante el 2009, bajaron fuertemente los tiempos de viaje promedio en el sistema, y todos los indicadores muestran que hubo un aumento significativo en la evaluación del sistema por parte de los usuarios. Así es que, algún efecto tuvieron todos estos esfuerzos por introducir indicadores de gestión, indicadores de cumplimiento de frecuencia, indicadores de cumplimiento de regularidad, etcétera.

## **VI. CONSIDERACIONES, CONCLUSIONES Y PROPUESTAS APROBADAS POR LA COMISIÓN.**

### **Consideraciones generales.**

El sistema de transporte público de la Región Metropolitana cambió radicalmente en Febrero de 2007 con la puesta en marcha del proyecto Transantiago. Un sistema no subsidiado, con competencia en las calles, operado por pequeños empresarios con escasa formalidad y un marco regulatorio general, fue reemplazado por un esquema de servicios estructurado en unidades de negocios troncales y alimentadoras de áreas y recorridos exclusivos, formalizado a través de empresas y regulado por un sistema de contratos específicos, como parte de un sistema de concesiones privadas.

Transantiago se originó en medio de una profunda crisis, que afectó la calidad de vida de millones de personas. Hubo una importante falta de buses y recorridos, ausencia de la tecnología necesaria, e insuficiencias en la infraestructura.

Las dificultades operativas del inicio del sistema se han superado gradualmente en los últimos años en la medida que aumentó el número de buses, los recorridos respondieron mejor a la localización de la demanda y la tecnología de apoyo tendió a normalizarse. La evaluación de los usuarios ha progresado, según información oficial del Ministerio de Transportes, desde nota 3,0 en marzo de 2007 hasta 4,9 en marzo de 2009. Sin embargo, los costos del sistema aumentaron en forma significativa, cerca de un 50% en dos años.

**Principales conclusiones y propuestas de la Comisión.**

Que en razón de la actividad realizada por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones constituida en Especial Investigadora para indagar, conocer y analizar el grave déficit de financiamiento del Sistema de Transporte Público de la Región Metropolitana, se recogieron distintos testimonios, declaraciones, y documentos de personas y autoridades que aportaron información relevante que permitió conocer, especialmente, acerca de las fuentes de financiamiento del sistema. En dicho contexto consideramos, por la información recibida, que se deben distinguir los siguientes aspectos en esta parte del informe.

**Sistema de financiamiento, sus bases y la trayectoria de la tarifa.**

Con el fin de resolver los problemas de financiamiento que enfrentaba el Transantiago, el año pasado se aprobó la ley N° 20.378, la que se estructura sobre la base de un subsidio permanente y uno de carácter transitorio.

Dicha iniciativa contó con el amplio acuerdo tanto de parlamentarios de la Concertación como de la Coalición por el Cambio, que reconocieron la necesidad de solucionar el problema del déficit del sistema.

El subsidio permanente alcanza aproximadamente 116 mil millones de pesos, en pesos del año 2010, y financia la menor tarifa que pagan los escolares.

El subsidio transitorio, que regirá entre los años 2009 y 2014, busca financiar la transición del sistema hacia su situación de largo plazo. Para ello se contempló un subsidio de alrededor de 220 mil millones de pesos el 2010, 138 mil millones de pesos el 2011, 31 mil millones el 2012, 10 mil millones el 2013 y 4 mil millones el 2014, para extinguirse al año siguiente.

La ley N° 20.378 consideró, también, una serie de beneficios, por un valor equivalente, para las regiones, en la forma de reducción de las tarifas para las ciudades licitadas, un bono para las familias de bajos ingresos, subsidios para las zonas aisladas y para el transporte escolar, inversión en infraestructura y renovación de buses.

En la ley de financiamiento de Transantiago se contempló, además, la instalación de un Panel de Expertos encargado de velar por el equilibrio de ingresos y costos del sistema. Es tarea de este Panel revisar periódicamente los resultados operacionales y su proyección de cierre anual, para determinar sobre esa base la necesidad de modificar las tarifas. La ley establece mecanismos que aseguran la gradualidad en los incrementos de tarifas. Las recomendaciones del Panel son vinculantes para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A pesar del mecanismo de financiamiento aprobado, las tarifas han aumentado en forma permanente, toda vez que el déficit financiero del sistema ha aumentado más allá de lo previsto en las proyecciones que le sirvieron de base al acuerdo de la ley N° 20.378.

La diferencia se origina tanto en el aumento de costos del sistema, debido al incremento de flotas y servicios; la reducción de ingresos, provocada por el aumento de la evasión y por elementos de contexto sobre cuya evolución es más difícil actuar, como son el menor crecimiento de la demanda por viajes, y la mayor competitividad de otros medios de transporte.

La reducción prevista en el componente transitorio de un subsidio y la escasa posibilidad de incrementar la demanda sin una mejora de los servicios, sumadas a la mantención de la estructura de costos del sistema, pueden derivar en un déficit creciente que no es viable cubrir elevando las tarifas.

Las proyecciones de mediano plazo considerando la evolución más probable de la situación actual, anticipan que la tarifa podría alcanzar niveles insostenibles para la capacidad económica de los usuarios, a menos que se adopten las medidas pertinentes.

La situación es compleja y de cumplirse las proyecciones del Gobierno, se deberían tomar medidas para desacelerar la trayectoria de alzas de las tarifas y mantener el precio en niveles consistentes con la realidad de las familias de menores ingresos.

#### **Un sistema que requiere mejoras.**

A pesar de los avances experimentados por el sistema, es indispensable abordar una serie de cambios para mejorar el servicio a los usuarios.

Es necesario considerar mejoras en los sistemas de incentivos a los operadores, para asegurar un mejor servicio, para lo cual se abre una oportunidad valiosa a propósito de la licitación de las unidades de alimentación el año 2011.

Debe perfeccionarse la estructura de recorridos, buscando reducir los trasbordos, respondiendo de manera más precisa a la demanda, tanto en su trazado como en la capacidad ofrecida.

La flota de buses debe gestionarse de manera más flexible para reducir los costos de operación, especialmente en los períodos de baja demanda.

Los sistemas de apoyo deben mantenerse operativos y estar fácilmente disponibles; específicamente, el sistema de pago debe ofrecer una cantidad suficiente de puntos de recarga que facilite a los usuarios el pago de su tarifa.

Se deben seguir mejorando los mecanismos de control de la frecuencia, la regularidad y la calidad del servicio que entregan los operadores.

Atendida la traumática experiencia de implementación del Transantiago, es necesario asegurar que los cambios requeridos se lleven a cabo en forma gradual y controlada, asegurando a los usuarios información suficiente para entenderlos y valorar su beneficio.

#### **Los caminos posibles.**

Los antecedentes recabados por la Comisión indican que es necesario continuar en el más breve plazo con las mejoras en la calidad del servicio ofrecido por el sistema de transporte.

En cuanto a costos, es urgente revisar los mecanismos de remuneración de los diferentes componentes del sistema y repartir los riesgos públicos y privados en forma más equilibrada que en el modelo actual.

En el ámbito operacional, se debe diseñar los servicios, de modo que aseguren paulatinas mejoras y grados de eficiencia.

La medición de regularidad y frecuencia, además de otros indicadores de calidad del servicio, deben perfeccionarse e idealmente vincularse de manera más estrecha al pago de los operadores.

Para inducir un incremento de los ingresos, el sistema debe hacerse más atractivo y competitivo con otros modos de transporte, a través de una oferta confiable y predecible.

Como consecuencia, se puede esperar que la evasión se reduzca y que el sistema sea utilizado en forma racional, manteniendo su equilibrio en el largo plazo.

Las soluciones de financiamiento que no sean acompañadas por las modificaciones requeridas, tendrán una alta probabilidad de transformarse en nuevas soluciones temporales.

#### **La necesidad de un acuerdo de consenso**

Se requiere construir un consenso que permita al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones implementar los cambios necesarios con amplio respaldo parlamentario.

En este acuerdo se debe considerar la presentación de un proyecto de ley con el objetivo de:

Aumentar los subsidios que contempla la ley N° 20.378 sobre financiamiento de Transantiago, de ser necesario para garantizar la estabilidad financiera del sistema.

Ampliar las facultades fiscalizadoras del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para velar de manera efectiva por una adecuada provisión de los servicios de transporte público, en especial dado que existen recursos públicos destinados al financiamiento del sistema.

**Se debe anteponer el interés de los usuarios y la estabilidad de los trabajadores.**

Finalmente esta Comisión Investigadora recomienda especialmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que en todas las gestiones que realice para mejorar el sistema de transporte de Santiago, anteponga el interés de los usuarios y la estabilidad de los trabajadores a cualquier otra consideración.

En el ámbito del bienestar de los usuarios, la Comisión insta a promover acciones de mejoramiento permanente que acompañen la preparación de soluciones de fondo para el sistema, evitando que quienes viajan diariamente en transporte público deban esperar cambios de fondo para percibir beneficios.

En el ámbito de los trabajadores, aunque se reconoce que la relación entre ellos y sus empleadores están reguladas por los respectivos contratos, es necesario que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones use las herramientas a su alcance para intervenir cuando el caso lo requiera y para facilitar la acción de otras instituciones, con el fin de resguardar el cumplimiento de las obligaciones de los empleadores, y promover la continuidad del trabajo.

-Puestas en votación las conclusiones, fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes señores García, Hasbún, Latorre; Nogueira, doña Claudia; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Tuma, Uriarte, Vargas, Venegas y Zalaquett, doña Mónica.

Se acordó designar Diputado Informante a la señora Mónica Zalaquett Said.

Sala de la Comisión, a 17 de agosto de 2010.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de fechas 1, 15 y 29 de junio; 6, 13 y 27 de julio de 2010, con la asistencia de los Diputados señores García, don René Manuel (Presidente); Hasbún, don Gustavo; Latorre, don Juan Carlos; Nogueira, doña Claudia; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Tuma, don Joaquín; Uriarte, don Gonzalo; Vargas, don Orlando; Venegas, don Mario, y Zalaquett, doña Mónica.

Se hace constar que las Diputadas señoras Nogueira, doña Claudia, reemplazó al Diputado señor Hernández, don Javier; Zalaquett, doña Mónica, reemplazó al Diputado García-Huidobro, don Alejandro, y el Diputado señor Uriarte, don Gonzalo, reemplazó al Diputado señor Norambuena, don Iván.

Además, en la sesión de fecha 1 de junio, el Diputado Browne, don Pedro, reemplazó al Diputado señor García, don René Manuel.

En la sesión de fecha 29 de junio el Diputado señor Lemus, reemplazó a la Diputada señora Pacheco, doña Clemira.

(Fdo.): PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA, Secretario de la Comisión”.

**5. Segundo informe de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia recaído en el proyecto de ley que modifica la ley N° 17.997, orgánica constitucional del Tribunal Constitucional, con el objeto de ampliar las causales de implicancia de los Ministros del Tribunal. (boletín N° 6163-07-1).**

“Honorable Cámara:

La Comisión de Constitución, Legislación y Justicia viene en informar, en primer trámite constitucional y segundo reglamentario, el proyecto de la referencia, originado en una moción de los Diputados señores Jorge Burgos Varela, Marcelo Díaz Díaz, Carlos Montes Cisternas, José Miguel Ortiz Novoa y Mario Venegas Cárdenas y de los ex Diputados señores Marco Enríquez-Ominami Gumucio y Renán Fuentealba Vildósola.

Durante el análisis del proyecto en este segundo trámite, la Comisión contó con la colaboración de don Miguel Ángel Fernández González, profesor de Derecho Constitucional en la Universidad Católica de Santiago.

De conformidad con lo establecido en el artículo 130 del Reglamento de la Corporación, este informe recae sobre el proyecto aprobado en general por la Cámara en sesión 13ª, de 13 de abril del año en curso, con las indicaciones formuladas en la Sala y admitidas a tramitación, más las presentadas en el seno de la Comisión.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 288 del Reglamento de la Corporación, en este informe debe dejarse constancia de lo siguiente:

1.- De los artículos que no fueron objeto de indicaciones durante la discusión del primer informe en la Sala ni de modificaciones durante la elaboración del segundo en la Comisión.

No hay.

2.- De los artículos calificados como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado.

La Comisión, por unanimidad, reiteró su parecer acerca de que el artículo único del proyecto tiene rango de ley orgánica constitucional por incidir en la organización y funcionamiento del Tribunal Constitucional, conforme lo establece el artículo 92 de la Constitución Política.

3.- De los artículos suprimidos.

No hay.

4.- De los artículos modificados.

En esta situación se encuentra el artículo único del proyecto, el que establece lo siguiente:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 19 de la ley N° 17.997, modificado por el artículo único, número 19, de la ley N° 20.381:

1) Reemplázase su inciso segundo por el siguiente:

“También serán motivo de implicancia respecto de los asuntos a que se refieren los números 2° al 10° y 12° al 16° del mismo artículo 93, los establecidos en los números 1° al 7° y 9° del artículo 195 del Código Orgánico de Tribunales, en cuanto procedan.”.

2) Sustitúyese su inciso cuarto por el siguiente:

“Las implicancias podrán ser promovidas por el Ministro afectado, por cualquiera de los demás Ministros, por los órganos y personas legitimadas, por los órganos constitucionales interesados y por las demás partes en una gestión o juicio pendiente en que se haya promovido una cuestión de inaplicabilidad de un precepto legal o de inconstitucionalidad de un auto acordado, hasta antes de la vista de la causa.”.

La Comisión luego de recibir el parecer del profesor señor Fernández, quien se manifestó partidario de ampliar las atribuciones del Tribunal en que deberían revisarse las hipótesis de eventuales implicancias de sus Ministros, extender las causales de implicancia y, especialmente, ampliar la legitimación activa para impetrarlas, como también contemplar un estatuto propio de causales, pareciéndole inadecuado efectuar una remisión a las contempladas en el Código Orgánico de Tribunales, debatió acerca de las posiciones sustentadas, principalmente, por los Diputados señores Burgos y Eluchans, quienes, coincidiendo en general, discreparon en que el primero se mostró partidario de aumentar las causales de implicancia aplicables a las distintas atribuciones del Tribunal como también de ampliar el universo de personas y entidades legitimadas para reclamar de ellas y, el segundo, de ampliar dichas causales de implicancia pero referidas únicamente a aquellas atribuciones del Tribunal en que hubiera conflicto entre partes y de extender también el abanico de sujetos legitimados para reclamar de las implicancias, pero evitando una apertura excesiva que pudiera traducirse en una traba para el funcionamiento del Tribunal.

Finalmente, ambas partes llegaron a un consenso sobre la base de la siguiente indicación sustitutiva total, suscrita por los Diputados señora Turre y señores Araya, Burgos, Calderón, Cardemil, Díaz, Eluchans, Cristián Monckeberg, Rincón, Schilling y Squella, entendiéndose, en consecuencia, retiradas las indicaciones presentadas en la Sala:

“Para reemplazar el artículo 19 por el siguiente:

“ Artículo 19.- Será causal de implicancia respecto de todas las materias que son de competencia del Tribunal, el hecho de haber emitido el Ministro o los Ministros de que se trate, opinión con publicidad o dictamen sobre el asunto concreto actualmente sometido a su conocimiento.

Respecto del numeral 2° del artículo 93 de la Constitución Política, sólo cuando la cuestión sea promovida por la parte eventualmente afectada en el juicio en que se pretende aplicar el auto acordado, y respecto de los numerales 6°, 10° y 13° al 15° del mismo artículo, serán causales de implicancia, además, las siguientes:

1ª. Ser el Ministro parte en el pleito o tener en él interés personal, salvo que dicha participación o interés se limite a la circunstancia de ser el Ministro accionista de una sociedad anónima abierta parte o interesada en el litigio;

2ª. Ser el Ministro cónyuge o pariente consanguíneo en cualquiera de los grados de la línea recta y en la colateral hasta el segundo grado inclusive, o ser padre o hijo adoptivo, de alguna de las partes o de sus representantes legales;

3ª. Ser el Ministro tutor o curador de alguna de las partes, o ser albacea de alguna sucesión, o síndico de alguna quiebra, o administrador de algún establecimiento, o representante de alguna persona jurídica que figure como parte en el juicio;

4ª. Ser el Ministro cónyuge, ascendiente o descendiente, padre o hijo adoptivo, del abogado de alguna de las partes, o tener dichas calidades el o la cónyuge del Ministro;

5ª. Haber sido el Ministro o su cónyuge, abogado o apoderado de alguna de las partes en la causa actualmente sometida a su conocimiento o haber intervenido en ella como mediador;

6ª. Tener el Ministro, su cónyuge, ascendientes o descendientes, padres o hijos adoptivos, causa pendiente en que deba fallar como juez alguna de las partes;

7ª. Tener el Ministro, su cónyuge, ascendientes o descendientes, padres o hijos adoptivos, causa pendiente en que se ventile la misma cuestión que el Ministro debe fallar,

8ª. Ser el Ministro, su cónyuge, o alguno de sus ascendientes o descendientes, padres o hijos adoptivos, heredero instituido en testamento por alguna de las partes; y

9ª. Tener actualmente el Ministro relaciones laborales, comerciales o societarias con el abogado o procurador que actúe en alguno de los procesos que se sustancian ante el Tribunal.

1) Para agregar los siguientes artículos

Artículo 19 bis.- Sin perjuicio del inciso primero del artículo 19, tratándose del numeral 2º del artículo 93 de la Constitución Política, en caso que la cuestión sea promovida por el Presidente de la República, por cualquiera de las cámaras o por 10 de sus miembros, y de los numerales 3º, 7º y 16º del mismo artículo, sólo será causal de implicancia la siguiente:

Tener el Ministro, su cónyuge o pariente consanguíneo en cualquiera de los grados de la línea recta y en la colateral hasta el segundo grado inclusive, o su hijo o padre adoptivo, interés en la cuestión.

En todos estos casos, la causal de implicancia podrá ser promovida por las mismas personas u órganos que hayan promovido la respectiva cuestión de constitucionalidad.

Artículo 19 ter.- Las implicancias podrán ser promovidas por el Ministro afectado y por cualquiera de los demás Ministros, y también por las siguientes personas:

En el caso del numeral 2º del artículo 93 de la Constitución Política, por cualquiera de las partes en la gestión o juicio pendiente en que se haya promovido la cuestión de inconstitucionalidad de un auto acordado.

En el caso del numeral 6º, por cualquiera de las partes en la gestión o juicio pendiente en que se haya promovido la cuestión de inaplicabilidad de un precepto legal, o por el juez que esté conociendo de dicha gestión o juicio, en caso de que sea éste quien haya promovido la cuestión.

En el caso del numeral 10º, por aquella o aquellas personas que, ejerciendo la acción pública, hayan requerido al tribunal la declaración de inconstitucionalidad respectiva, y por las organizaciones, movimientos, partidos políticos o personas afectadas por la eventual declaración.

En el caso del numeral 13º, por aquella o aquellas personas que, ejerciendo la acción pública, hayan promovido la declaración de inhabilidad, y por el Ministro de Estado afectado.

En el caso del numeral 14º, por el parlamentario afectado y por los órganos y personas legitimadas.

En el caso del numeral 15º, por el parlamentario afectado.

Artículo 19 quater.- Tan pronto llegue a conocimiento de un Ministro la existencia de una causal de implicancia que lo afecte, lo estampará en el expediente, y el tribunal, con exclusión de él, deberá resolver. Si la acepta, el Ministro afectado se abstendrá del conocimiento del asunto.

Cuando las causales sean promovidas por las demás personas u órganos legitimados de acuerdo a los artículos 19 bis y ter, éstas serán conocidas por el mismo Tribunal, previo examen de admisibilidad, debiendo también en este caso abstenerse de participar en la decisión el Ministro afectado.

Las implicancias podrán ser promovidas hasta antes de la vista de la causa.

Los Ministros no son recusables.

Lo dispuesto en este artículo y en los dos anteriores se aplicará, en lo pertinente, al Secretario y a los Relatores del Tribunal.

Se aprobó por unanimidad, sólo con adecuaciones de forma.

5.- De los artículos nuevos introducidos.

No hay.

6.- De los artículos que deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

No hay.

7.- De las indicaciones rechazadas.

No hay.

A este respecto cabe señalar que las cinco indicaciones que se hicieron en la Sala a este proyecto deben entenderse retiradas, toda vez que todos los Diputados que las suscribieron, señores Calderón, Cardemil, Eluchans y Squella, convinieron con los demás Diputados integrantes de la Comisión en una nueva indicación sustitutiva total que fue la que, en definitiva, se aprobó.

8.- Texto de las disposiciones legales que el proyecto modifica o deroga.

El proyecto modifica el artículo 19 de la ley 17.997, Orgánica Constitucional del Tribunal Constitucional, texto que se transcribe en el comparado que se acompaña a este informe.

-0-

Por las razones señaladas y por las que hará valer oportunamente el señor Diputado Informante, esta Comisión recomienda aprobar el proyecto de conformidad al siguiente texto:

#### **“PROYECTO DE LEY:**

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 17.997, Orgánica Constitucional del Tribunal Constitucional:

a.- Sustitúyese el artículo 19 por el siguiente:

“ Artículo 19.- Será causal de implicancia respecto de todas las materias que son de competencia del Tribunal, el hecho de haber emitido el Ministro o los Ministros de que se trate, opinión con publicidad o dictamen sobre el asunto concreto actualmente sometido a su conocimiento.

Respecto de la atribución contemplada en el numeral 2° del artículo 93 de la Constitución Política, sólo cuando la cuestión sea promovida por la parte eventualmente afectada en el juicio en que se pretende aplicar el auto acordado, y respecto de las materias señaladas en los numerales 6°, 10° y 13° al 15° del mismo artículo, serán causales de implicancia, además, las siguientes:

1ª. Ser el Ministro parte en el pleito o tener en él interés personal, salvo que dicha participación o interés se limite a la circunstancia de ser el Ministro accionista de una sociedad anónima abierta parte o interesada en el litigio;

2ª. Ser el Ministro cónyuge o pariente consanguíneo en cualquiera de los grados de la línea recta y en la colateral hasta el segundo grado inclusive, o ser padre o hijo adoptivo, de alguna de las partes o de sus representantes legales;

3ª. Ser el Ministro tutor o curador de alguna de las partes, o ser albacea de alguna sucesión, o síndico de alguna quiebra, o administrador de algún establecimiento, o representante de alguna persona jurídica que figure como parte en el juicio;

4ª. Ser el Ministro cónyuge, ascendiente o descendiente, padre o hijo adoptivo, del abogado de alguna de las partes, o tener dichas calidades el o la cónyuge del Ministro;

5ª. Haber sido el Ministro o su cónyuge, abogado o apoderado de alguna de las partes en la causa actualmente sometida a su conocimiento o haber intervenido en ella como mediador;

6ª. Tener el Ministro, su cónyuge, ascendientes o descendientes, padres o hijos adoptivos, causa pendiente en que deba fallar como juez alguna de las partes;

7ª. Tener el Ministro, su cónyuge, ascendientes o descendientes, padres o hijos adoptivos, causa pendiente en que se ventile la misma cuestión que el Ministro debe fallar;

8ª. Ser el Ministro, su cónyuge, o alguno de sus ascendientes o descendientes, padres o hijos adoptivos, heredero instituido en testamento por alguna de las partes, y

9ª. Tener actualmente el Ministro relaciones laborales, comerciales o societarias con el abogado o procurador que actúe en alguno de los procesos que se sustancian ante el Tribunal.

b.- Agréganse los siguientes artículos :

“Artículo 19 bis.- Sin perjuicio del inciso primero del artículo 19, tratándose de la atribución contemplada en el numeral 2º del artículo 93 de la Constitución Política, en caso que la cuestión de implicancia sea promovida por el Presidente de la República, por cualquiera de las Cámaras o por diez de sus miembros, y de las materias a que se refieren los numerales 3º, 7º y 16º del mismo artículo, sólo será causal de implicancia tener el Ministro, su cónyuge o pariente consanguíneo en cualquiera de los grados de la línea recta y en la colateral hasta el segundo grado inclusive, o su hijo o padres adoptivos, interés en la cuestión.

En todos estos casos, la causal de implicancia podrá ser promovida por las mismas personas u órganos que hayan promovido la respectiva cuestión de constitucionalidad.

Artículo 19 ter.- Las implicancias podrán ser promovidas por el Ministro afectado y por cualquiera de los demás Ministros, y también por las siguientes personas:

En el caso del numeral 2º del artículo 93 de la Constitución Política, por cualquiera de las partes en la gestión o juicio pendiente en que se haya promovido la cuestión de inconstitucionalidad de un auto acordado.

En el caso del numeral 6º, por cualquiera de las partes en la gestión o juicio pendiente en que se haya promovido la cuestión de inaplicabilidad de un precepto legal, o por el juez que esté conociendo de dicha gestión o juicio, en caso de que sea éste quien haya promovido la cuestión de inaplicabilidad.

En el caso del numeral 10º, por aquella o aquellas personas que, ejerciendo la acción pública, hayan requerido al tribunal la declaración de inconstitucionalidad respectiva, y por las organizaciones, movimientos, partidos políticos o personas afectadas por la eventual declaración.

En el caso del numeral 13º, por aquella o aquellas personas que, ejerciendo la acción pública, hayan promovido la declaración de inhabilidad, y por el Ministro de Estado afectado.

En el caso del numeral 14º, por el parlamentario afectado y por los órganos y personas legitimadas.

En el caso del numeral 15º, por el parlamentario afectado.

Artículo 19 quater.- Tan pronto llegue a conocimiento de un Ministro la existencia de una causal de implicancia que lo afecte, lo estampará en el expediente, y el tribunal, con exclusión de él, deberá resolver. Si la acepta, el Ministro afectado se abstendrá del conocimiento del asunto.

Cuando las causales sean promovidas por las personas u órganos legitimados de acuerdo a los artículos 19 bis y ter, éstas serán conocidas por el mismo Tribunal, previo examen de admisibilidad, debiendo también en este caso abstenerse de participar en la decisión el Ministro afectado.

Las implicancias podrán ser promovidas hasta antes de la vista de la causa.

Los Ministros no son recusables.

Lo dispuesto en este artículo y en los dos anteriores se aplicará, en lo pertinente, al Secretario y a los Relatores del Tribunal.”.

-0-

Sala de la Comisión, a 11 de agosto de 2010

Continúa como Diputado Informante el señor Jorge Burgos Varela.

Acordado en sesiones de fechas 14 de abril, 12 y 18 de mayo, 7 y 28 de julio y 11 de agosto del año en curso, con la asistencia de los Diputados señor Pedro Araya Guerrero (Presidente), señora Marisol Turrez Figueroa y señores Jorge Burgos Varela, Giovanni Calderón Bassi, Alberto Cardemil Herrera, Guillermo Ceroni Fuentes, Aldo Cornejo González, Marcelo Díaz Díaz, Edmundo Eluchans Urenda, Felipe Harboe Bascuñán, Cristián Monckeberg Bruner, Ricardo Rincón González y Arturo Squella Ovalle.

(Fdo.): EUGENIO FOSTER MORENO, Abogado Secretario de la Comisión.”

**6. Moción de los señores diputados Burgos; Díaz, don Marcelo; Montes, Schilling, Latorre, Ortiz, Vallespín, Venegas, don Mario; Walker y la diputada señora Muñoz, doña Adriana**

Modifica el Código Penal, estableciendo la suspensión de la prescripción en delitos contra la administración pública y otros que indica. (boletín N° 7133-07)

**1. FUNDAMENTOS**

El fenómeno de la corrupción, si bien ha ido tomando fuerza desde la terminación de la Segunda Guerra Mundial, es consubstancial a la condición misma de ser humano, de modo tal que ha marcado su presencia durante todo el curso de la historia. Entre los estudiosos de /as más diversas disciplinas, existe consenso acerca del hecho de que la corrupción es un flagelo inherente a la civilización de nuestro tiempo y que su erradicación total es prácticamente imposible, de modo tal que la solución consiste en acotarla en márgenes mínimos tolerables. Asimismo, la corrupción se ha convertido en un problema de interés internacional, afectando a los más diversos países, con independencia del área geográfica en que se encuentran ubicados, del régimen de gobierno o de la organización institucional o económica .

Las causas generadoras de este fenómeno son de la más diversa índole. Así se distinguen factores sociopolíticos, institucionales, jurídicos, económicos y culturales . Abundante evidencia empírica demuestra los efectos nocivos de la corrupción. Desde el punto de vista estrictamente económico, existe una íntima relación entre corrupción y estancamiento económico. En el ámbito político, la corrupción resquebraja la legitimidad de las instituciones estatales, debilita el sistema democrático y genera desconfianza en los ciudadanos. Las estrategias para combatir la corrupción sólo pueden aspirar a mantenerla en niveles acotados, siendo imposible su erradicación, pues, el primer paso es de carácter cultural, como se ha sostenido a propósito del tráfico de influencias, o sea, una de las manifestaciones de la corrupción, ya que “en diversos países no solo ha contado con la tolerancia de la sociedad, sino que, incluso ha estado rodeado de un cierto halo de prestigio...” . Por tanto, la sociedad toda debe

identificar este fenómeno como un mal social. Sobre la base de ello, una estrategia debe ser la posibilidad de realizar la denuncia de tales hechos.

El Estado Chileno no ha ignorado la magnitud de este problema, así se desprende de las sucesivas reformas sobre Probidad Pública, entre otras la reforma constitucional de la ley núm. 20.050 que eleva a rango constitucional el principio de probidad y publicidad, las leyes núm. 19.653 sobre probidad administrativa, que reformó varios cuerpos normativos, regulando sistemática y coherentemente el principio de probidad administrativa, incorporando el principio de transparencia, reformando las inhabilidades e incompatibilidades funcionarias, asimismo las reformas de la ley núm. 20.088, y la ley de transparencia.

Es en este contexto, que un aspecto a considerar en la materia dice relación con el instituto de la suspensión de la prescripción, como explica la doctrina clásica, “La suspensión de la prescripción consiste en la cesación del curso del plazo de prescripción, que deja subsistente todo el plazo anteriormente transcurrido y que permite que éste se reanude “. En el derecho comparado, disposiciones de esta índole encontramos en el art. 67 del Código Penal Argentino y en el artículo 97 del Anteproyecto de Código penal para el Ecuador, de 1993, establece que la prescripción se suspende “en todo delito perpetrado en ejercicio de una función pública o con abuso de la misma, mientras cualquiera de los que hayan participado en él se encuentre desempeñando un cargo público” .

## 2. IDEAS MATRICES

El presente proyecto, en el ámbito estrictamente penal, incorpora una nueva hipótesis que dé lugar a la suspensión de la prescripción, en consideración a los delitos cometidos en el ejercicio de una función pública, atendida la posición que pueden favorecer condiciones que permiten dificultar el ejercicio de la acción o denuncia de los hechos delictivos que pudieran tener lugar.

### “PROYECTO DE LEY

Artículo 1.- Para agregar el siguiente inciso segundo en el artículo 96 del Código Penal:

“La prescripción también se suspende en los casos de delitos cometidos en el ejercicio de la función pública o con abuso de ésta, respectos de los autores y partícipes, mientras cualquiera de ellos se encuentre desempeñando un cargo público”.

## 7. Oficio del Tribunal Constitucional.

“Santiago, 13 de agosto de 2010.

Oficio N° 4.675

Excelentísima señora  
Presidenta de la Cámara de Diputados:

Remito a V.E. copia autorizada de la sentencia definitiva dictada por este Tribunal con fecha 12 de agosto de 2010 en los autos Rol N° 1.499-09-INA, sobre acción de inaplicabili-

---

dad por inconstitucionalidad promovida en la causa RIT N° C-2085-2008, RUC N° 08-2-0379870-k, sobre divorcio, seguida entre don Germán Alberto Vega Guzmán y doña Jéssica María Segura Catalán que se sigue ante el Juzgado de Familia de Osorno.

Dios guarde a V.E.

(Fdo.): RAÚL BERTELSEN REPETTO, Presidente; MARTA DE LA FUENTE OLGUÍN, Secretaria.”

A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA  
PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS  
DOÑA ALEJANDRA SEPÚLVEDA ORBENES  
PRESENTE