

REPÚBLICA DE CHILE



CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 361^a

Sesión 63^a, en martes 27 de agosto de 2013
(Especial, de 19.33 a 21.40 horas)

Presidencia de los señores Eluchans Urenda, don Edmundo, y
Delmastro Naso, don Roberto.

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

REDACCIÓN DE SESIONES
PUBLICACIÓN OFICIAL

ÍNDICE

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

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
I. ASISTENCIA.....	5
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	9
III. ACTAS	9
IV. CUENTA	9
V. OBJETO DE LA SESIÓN.....	10
ANÁLISIS DE PROCESO DE CONSTRUCCIÓN Y EXPROPIACIONES DE RUTA 7 (CARRETERA AUSTRAL) [PROYECTO DE ACUERDO]	10
VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA	42
1. OFICIO DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 6499-11)	42
2. INFORME DE LA COMISIÓN DE MINERÍA Y ENERGÍA RECAÍDO EN LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, AL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA OTORGAR CONCESIONES ELÉCTRICAS. (BOLETÍN N° 8270- 08) (O).	43
3. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DEL SEÑOR DIPUTADO RIVAS, SOBRE “REFORMA CONSTITUCIONAL QUE PRECISA EL DOMICILIO ELECTORAL DE LOS CANDIDATOS AL CONGRESO NACIONAL Y LA FORMA DE REEMPLAZO EN CASO DE VACANCIA.”. (BOLETÍN N° 9074-07).	47
4. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DEL SEÑOR DIPUTADO RIVAS, QUE “MODIFICA DIVERSOS CUERPOS LEGALES CON EL OBJETO DE PRECISAR LOS ALCANCES DEL DOMICILIO ELECTORAL DE LOS CIUDADANOS Y GARANTIZAR CONDICIONES ELECTORALES ECUÁNIMES A LOS CANDIDATOS EN LAS ELECCIONES PARLAMENTARIAS.”. (BOLETÍN N° 9075-06).....	48
5. OFICIO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. (ROL N° 2.320-12-INA).....	50
VII. OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA.	
1. Comunicaciones:	
- De la Presidencia de la Corporación por la que informa que el diputado se- ñor Carlos Vilches no concurrirá a la Reunión de la Comisión de Servicios Públicos y Defensa del Usuario del Parlamento Latinoamericano, que se rea- lizará en San José de Costa Rica, entre el 28 y el 30 de agosto próximo (246).	
- De la Presidencia de la Cámara por la que indica que los diputados señores Gabriel Ascencio y Giovanni Calderón no asistirán a la convocatoria del Parlamento Andino que se realizarán en Bogotá, entre el 25 y el 28 de agosto de 2013 (247).1. Oficios	

2. Oficios:

- De la Comisión de Relaciones Exteriores, por el cual solicita el acuerdo de la Sala, para que le sea remitido el proyecto, iniciado en mensaje, sobre “Ley de Migración y Extranjería.”, actualmente en la Comisión de Gobierno Interior y Regionalización. (boletín N° 8970-06). En Tabla.
- De la Comisión de Régimen Interno por el que comunica que el diputado señor Patricio Vallespín, en calidad de Presidente de la Comisión de Ética y Transparencia, participará en la Cumbre sobre transparencia que se realizará los días 31 de octubre y 1° de noviembre próximo, en Londres (252).
- De la Presidencia de la Cámara por el que informa que el diputado señor Gabriel Ascencio no participará en las reuniones de Comisiones del Parlamento Latinoamericano que se realizarán en San José de Costa Rica, entre el 27 y el 30 de agosto próximo (248).

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (92)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Accorsi Opazo, Enrique	PPD	RM	24
Alinco Bustos René	IND	XI	59
Andrade Lara, Osvaldo	PS	RM	29
Araya Guerrero, Pedro	IND	II	4
Auth Stewart, Pepe	PPD	RM	20
Baltolú 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
Burgos Varela, Jorge	PDC	RM	21
Calderón Bassi, Giovanni	UDI	III	6
Campos Jara, Cristián	PPD	VIII	43
Cardemil Herrera, Alberto	RN	RM	22
Castro González, Juan Luis	PS	VI	32
Cerda García, Eduardo	PDC	V	10
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Cristi Marfil, María Angélica	UDI	RM	24
Chahín Valenzuela, Fuad	PDC	IX	49
De Urresti Longton, Alfonso	PS	XIV	53
Delmastro Naso, Roberto	IND	XIV	53
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
Girardi Lavín, Cristina	PPD	RM	18
Godoy Ibáñez, Joaquín	RN	V	13
Goic Boroevic, Carolina	PDC	XII	60
González Torres, Rodrigo	PPD	V	14
Gutiérrez Gálvez, Hugo	PC	I	2
Hales Dib, Patricio	PPD	RM	19
Harboe Bascuñán, Felipe	PPD	RM	22
Hasbún Selume, Gustavo	UDI	RM	26
Hernández Hernández, Javier	UDI	X	55
Hoffmann Opazo, María José	UDI	V	15
Isasi Barbieri, Marta	IND	I	2

Jaramillo Becker, Enrique	PPD	XIV	54
Jarpa Wevar, Carlos Abel	PRSD	VIII	41
Kast Rist, José Antonio	UDI	RM	30
Lemus Aracena, Luis	PS	IV	9
León Ramírez, Roberto	PDC	VII	36
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	UDI	V	10
Monsalve Benavides, Manuel	PS	VIII	46
Morales Muñoz Celso	UDI	VII	36
Moreira Barros, Iván	UDI	RM	27
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
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
Rojas Molina, Manuel	UDI	II	4
Rosales Guzmán, Joel	UDI	VIII	47
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
Schilling Rodríguez, Marcelo	PS	V	12
Sepúlveda Orbenes, Alejandra	IND	VI	34
Silber Romo, Gabriel	PDC	RM	16
Silva Méndez, Ernesto	UDI	RM	23
Tarud Daccarett, Jorge	PPD	VII	39
Torres Jeldes, Víctor	PDC	V	15
Turres Figueroa, Marisol	UDI	X	57
Ulloa Aguillón, Jorge	UDI	VIII	43
Urrutia Bonilla, Ignacio	UDI	VII	40
Vallespín López, Patricio	PDC	X	57
Van Rysselberghe Herrera, Enrique	UDI	VIII	44

Verdugo Soto, Germán	RN	VII	37
Vidal Lázaro, Ximena	PPD	RM	25
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

-Concurrió, además, el Ministro de Obras Públicas (s), señor Lucas Palacios Covarrubias.

-Asistió también, el Subsecretario del Ministerio de Bienes Nacionales, señor Juan Carlos Bulnes Concha.

-Asimismo, se contó con la asistencia de los senadores señores Carlos Kuschel Silva, Patricio Walker Prieto e Ignacio Walker Prieto.

-Por encontrarse en misión oficial no estuvo presente el diputado señor Carlos Vilches Guzmán.

* PDC: Partido Demócrata Cristiano; PPD: Partido por la Democracia; UDI: Unión Demócrata Independiente; RN: Renovación Nacional; PS: Partido Socialista; PRSD: Partido Radical Social Demócrata; IND: Independiente. PC: Partido Comunista e IC: Izquierda Ciudadana.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 19.33 horas.

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

III. ACTAS

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- El acta de la sesión 57ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 58ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

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

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

El señor **OJEDA**.- Señor Presidente, pido la palabra sobre la Cuenta.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra su señoría.

El señor **OJEDA**.- Señor Presidente, en el número 3 de la Cuenta, la Comisión de Relaciones Exteriores solicita el acuerdo de la Sala para que le sea remitido el proyecto de ley, iniciado en mensaje, de migración y extranjería, actualmente en la Comisión de Gobierno Interior y Regionalización.

Al respecto, debo señalar que dicho proyecto se está analizando en esta última Comisión porque es una materia de su competencia. Hemos avanzado en su análisis y han concurrido diversos representantes versados en la materia, de diferentes instituciones, de manera que sería absurdo que se enviara la iniciativa en tramitación a otra instancia.

Por lo tanto, pido que el proyecto no sea enviado a esa Comisión mientras no sea conocido en su totalidad por la Comisión de Gobierno Interior y Regionalización.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Entonces no hay acuerdo para que el proyecto sobre Ley de Migración y Extranjería sea remitido a la Comisión de Relaciones Exteriores.

V. OBJETO DE LA SESIÓN**ANÁLISIS DE PROCESO DE CONSTRUCCIÓN Y EXPROPIACIONES DE RUTA 7
(CARRETERA AUSTRAL) [PROYECTO DE ACUERDO]**

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- La presente sesión, motivada en una presentación suscrita por 78 honorables diputados y diputadas, de conformidad con lo establecido en el artículo 74 del Reglamento de la Cámara de Diputados, tiene por objeto analizar lo que ha estado sucediendo en el proceso de construcción y expropiaciones de la Ruta 7, también llamada Carretera Austral.

A esta sesión han sido convocados el ministro del Interior y Seguridad Pública, señor Andrés Chadwick; la ministra de Obras Públicas, señora Loreto Silva, y el ministro de Bienes Nacionales, señor Rodrigo Pérez.

En este momento, se encuentran en la Sala el ministro de Obras Públicas subrogante, señor Lucas Palacios, y el subsecretario de Bienes Nacionales, señor Juan Carlos Bulnes, quien fue autorizado en la sesión de esta mañana para ingresar a la Sala.

Por otra parte, en la mañana, un diputado consultó acerca de la presencia de los ministros convocados para esta sesión e informé a la Sala que las 9.30 horas habíamos recibido un llamado telefónico de la secretaria del ministro del Interior y Seguridad Pública en la que nos informaba que él iba a concurrir a esta sesión.

Con posterioridad, a las 14.00 horas, nos llegó una excusa por escrito del ministro en la que señala que, por razones impostergables, le sería imposible estar presente en esta sesión.

En otro orden de cosas, solicito el asentimiento de la Sala para que el tiempo previo de 15 minutos, contemplado en el artículo 74 del Reglamento, que se reparte de manera habitual entre dos diputados, en esta ocasión sea repartido entre tres diputados.

En este sentido, me han solicitado asignar seis minutos al diputado señor David Sandoval, cinco minutos al diputado señor Alejandro Santana y cuatro minutos al diputado señor René Alinco.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

En el tiempo previo, tiene la palabra, por seis minutos, el diputado señor David Sandoval.

El señor **SANDOVAL**.- Señor Presidente, en primer término, saludo a las autoridades presentes y a quienes nos acompañan desde las tribunas, que han venido desde muy lejos. Se encuentran con nosotros alcaldes de las comunas de la Región de Aysén, como don Patricio Ulloa, de la comuna de Cochrane, y don Nelson Opazo, de la comuna de Lago Verde.

(Aplausos)

También nos acompañan concejales de ambas comunas, a quienes brindo un saludo muy cariñoso por su presencia. Asimismo, sabemos que han venido dirigentes de la provincia de Palena.

En los minutos previos, queremos contextualizar el importante tema que nos convoca. El tema de la conectividad austral es de tal relevancia que nos alegramos que sea enfrentado desde la Cámara de Diputados.

En este esfuerzo, en las últimas semanas hemos realizado un intenso trabajo de cercanía y de búsqueda de puntos de encuentro junto a los diputados Alejandro Santana y René Alinco, al que se han sumado los planteamientos de los alcaldes de Cochrane, Lago Verde, Río Ibáñez, Tortel y O'Higgins.

La Carretera Austral es un hito que debe estar en el centro de las políticas públicas de un país. Cuando hablamos de la Carretera Austral y de los territorios australes, nos referimos a un tremendo sector del país que, a causa de la ausencia de conectividad, adolece de algunas falencias y dificultades. Esto también motivó el trabajo de la Comisión de Zonas Extremas, la que hace pocas semanas escuchó los anhelos de la comunidad de Chaitén, sobre todo lo que significa el impacto de la carretera y de la situación que se vive en las tierras de la zona austral.

Por eso, Chile debería tener en su centro de gestión la unión de todo su territorio. El tercio de Chile continental que aún permanece en una condición de isla merece un planteamiento fundamental y específico.

Voy a presentar cuatro ilustraciones que grafican un poco lo que es nuestro amplio territorio austral.

La provincia de Palena y las Regiones de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y de Magallanes y de la Antártica Chilena abarcan una porción muy grande de nuestro territorio nacional. Su extensión es de 256.000 kilómetros cuadrados de superficie, que espera impulsar su energía y potencialidad. En este inmenso territorio viven apenas 273.000 personas. Es decir, un habitante por cada kilómetro cuadrado. Estas regiones australes han planteado la urgente necesidad de contar con mecanismos que les aseguren su desarrollo y crecimiento de manera armónica.

Se habla mucho de La Patagonia, pero la inmensa mayoría solo la conoce como concepto, como un valor romántico, pero fuertemente influido por una escasísima presencia y conocimiento del país.

Sabemos que consta de dos campos de hielo continentales, de numerosos lagos de carácter binacional fronterizos -algunos de ellos aún tienen serias complicaciones en cuanto a conectividad-, de ríos caudalosos y del más grande lago de Chile: el General Carrera. Es un tremendo territorio que espera la mano del Estado para impulsar sus potencialidades.

Si analizáramos el contexto de lo que significan esas tres zonas, nos encontraríamos con un territorio que incluiría desde Santiago hasta el sur de Chaitén. Es decir, prácticamente medio Chile está involucrado en este tremendo territorio austral.

En el gráfico siguiente se muestra una columna con el impacto que tiene en el país el territorio conformado por la provincia de Palena y las Regiones de Aysén y de Magallanes. Se trata de más de 250.000 kilómetros cuadrados, un inmenso territorio que debe ser atendido de

manera especial. Solo la Región de Aysén constituye el 14 por ciento de la superficie del país, y la de Magallanes, el 17 por ciento. Es decir, hablamos de casi medio Chile.

En este contexto, creemos que hay enormes potencialidades frenadas de manera muy fuerte porque el Estado todavía no realiza un esfuerzo significativo para unirlos de una vez por todas.

Reconocemos el trabajo que se ha realizado sobre la materia, los planes que se han impulsado en cuanto a conectividad en los últimos años. Hoy existe un calendario de inversiones que nos aseguran, al menos, los elementos básicos, los cuales serán analizados en los siguientes minutos de la bancada.

Este es el marco general que deseaba presentar en esta primera parte.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- En los siguientes minutos del tiempo previo, tiene la palabra el diputado Alejandro Santana.

El señor **SANTANA**.- Señor Presidente, también me sumo al saludo a las autoridades de la Undécima Región que nos acompañan, en especial a la gobernadora de la provincia de Palena, señora Clara Lazcano; al alcalde de Palena, don Aladín Delgado, y a los concejales de Palena, señores Guillermo White y Arnoldo Mora, y de Futaleufú, señores Benjamín Vásquez, Fernando Coronado, Guido Garcés y Adelio Vallejos. Hago mención especial de esas autoridades porque todos sabemos lo difícil que es llegar hasta acá.

También agradezco la presencia del ministro de Obras Públicas subrogante, señor Lucas Palacios, y del subsecretario de Bienes Nacionales, señor Juan Carlos Bulnes, de parte de quienes, sin duda, vamos a conocer el trabajo que se ha desarrollado durante estos años.

En primer lugar, deseo comentar que la Comisión de Zonas Extremas sesionó en Chaitén hace un par de semanas, con una mirada transversal, a solicitud de los diputados Sandoval, Alinco y de quien habla. Pedimos la posibilidad de sesionar de manera especial, porque la gente de Palena y de la Región Undécima tiene algunas inquietudes sobre el avance de las obras de un proyecto emblemático, que es esperado desde hace mucho tiempo.

Estamos convencidos de que Hualaihué, Chaitén, Palena y Futaleufú, catalogadas como comunas de zonas extremas, también pueden ser definidas como zonas aisladas. ¿Qué significa ser zonas aisladas? Que por sus condiciones geográficas tienen baja presencia de cobertura de servicios públicos, escasa y dispersa población y bajos niveles de accesibilidad. Según la Subsecretaría de Desarrollo Regional, en Palena hay 35 zonas aisladas, casi 4.000 personas, que corresponden al 40 por ciento de la población total. Más aún, para muchas personas, Hualaihué, Chaitén, Futaleufú y Palena son conocidas como pueblos y, a veces, han tenido una mirada de aldea por gobiernos anteriores.

Sin embargo, lo importante de esta sesión es conocer lo que el Presidente Piñera instruyó en 2011 al exministro de Obras Públicas, don Hernán de Solminihaq: entregarle la prioridad presidencial para iniciar la construcción y pavimentación de la zona sur austral de Chile, que partía por Puelche, en la comuna de Hornopirén, y terminaba al sur de la Región de Aysén.

Hemos sido testigos de la evolución de Chaitén, después de la erupción del volcán del mismo nombre, en 2008. El gobierno de ese entonces dijo “Chaitén está muerto”, y el entonces candidato presidencial, hoy Presidente de la República, sostuvo: “Saliendo electo, vamos a transformar este desastre natural, la erupción del volcán, en una gran oportunidad para la provincia de Palena”. Y hemos visto el cumplimiento de ese deseo.

Como he podido viajar por tierra, por el sistema bimodal, conozco las necesidades que existen. En mi próxima intervención, cuando se inicie el debate, comentaré en detalle las prioridades de Palena.

Estamos convencidos de que estamos ante un hecho histórico. La comunidad de Palena tiene esperanzas de que este gobierno salde una deuda histórica con los colonos, muchos de ellos chilotes, y con la gente que ha llegado a vivir allá por las oportunidades que vislumbran.

Pido que, en su presentación, los ministros expliquen en detalle los avances, la carta Gantt, la proyección a futuro y, especialmente, un tema que preocupa, que se valora y que se conoce por el trabajo que se está desarrollando: el sistema bimodal. Obviamente, se busca optimizar más aún este sistema.

Pero hay una piedra en el camino, problema que lamentablemente nunca se resolvió. Me refiero al parque Pumalín, por donde pasa el predio del conocido empresario norteamericano Douglas Tompkins. Iniciado ya el proceso de expropiación, queremos conocer cuántos kilómetros se han avanzado.

Queremos tener la certeza y la seguridad de que quien define las políticas públicas y por dónde van a pasar los caminos en Chile es el Gobierno y no un afuerino.

He dicho.

El señor **DELMASTRO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Alinco, por cuatro minutos.

El señor **ALINCO**.- Señor Presidente, saludo a nuestros invitados: alcaldes, concejales y otras autoridades de las regiones, de Chaitén, de Palena y, por supuesto, a los patagones de la Región de Aysén.

Hoy esperaba que estuvieran presentes las autoridades titulares de los distintos ministerios.

La citación a esta sesión se suspendió en la oportunidad anteriormente. Ahora lamento que no haya ningún ministro presente, independientemente del respeto que me merecen quienes hoy han asistido. Tal vez esa actitud represente el valor que le asignan algunos ministros, o parte del Gobierno, a la Patagonia chilena.

Hace pocos minutos, me llegó una carta, a la que daré lectura. Dice: “Señor ministro del Interior, honorables diputados de la Comisión de Zonas Extremas, colegas alcaldes:

La verdad es que me hubiera gustado estar presente en esa tan importante sesión con tan altas autoridades nacionales, pero la condición de mi comuna, la más aislada de la Región de Aysén, me impide hacerlo por esta vez, ya que debo viajar dos días para llegar sólo a la capital regional, Coyhaique, con un invierno que se ha hecho sentir, con frío, nieve y caminos cortados. De este aislamiento hemos hablado durante tantos años.

Usted, señor ministro del Interior, hace días atrás, me recibió en la casa de todos” -en La Moneda- “con una extraordinaria comprensión de nuestros planteamientos sobre el aislamiento y la soberanía. Por lo mismo, tenemos que empoderarnos de todo nuestro territorio.

La conectividad para unir a nuestro país es fundamental, señor ministro. En el día de hoy existen las técnicas y los equipos para construir el camino a la Undécima Región. Los obstáculos son para vencerlos; se hizo en tiempos pasados en nuestra región, y con menos tecnología, medios y recursos.

Este país debe tener políticas de Estado para sacar del subdesarrollo a esta parte de nuestra patria que, dentro de poco, con Campos de Hielo Sur y la región toda, pueda entregar importantes recursos al Estado de Chile. Por lo mismo, es importante conectarnos a la brevedad posible. Debemos dejar de ser una isla, más isla que Chiloé. Aquí están las familias que durante tantos años, con su presencia, marcan donde está la Patria de todos nosotros. Ahora, necesitamos del Estado.

Vemos cómo se anuncian grandes obras para tener mejor conectividad en la capital de nuestro país: más de mil doscientos millones de dólares. A nosotros, a los ayseninos, sólo nos faltan 60 kilómetros para conectarnos con nuestro hermoso país, y debiera ser en este Gobierno que se den señales potentes en esta dirección.

Señor ministro, aquí en Aysén están los hombres y mujeres orgullosos de lo que somos, con la vista clavada en el horizonte, oteando el porvenir que debemos construir entre todos, porque aquí en mi región muchas veces se siente la angustia de una patria lejana.”.

Esta carta me la acaba de enviar el señor Roberto Recabal, alcalde de Villa O’Higgins, la comuna más austral de la Región de Aysén.

He dicho.

El señor **DELMASTRO** (Vicepresidente).- Para iniciar la discusión, tiene la palabra, en el tiempo del Comité de la Unión Demócrata Independiente, el diputado señor Jorge Ulloa, por cuatro minutos.

El señor **ULLOA**.- Señor Presidente, creo muy útil señalar que Chiloé continental y Aysén conforman un área de aproximadamente 135.000 kilómetros cuadrados; es decir, la sexta parte del territorio chileno continental. Ella permaneció completamente incomunicada con el resto del país hasta que se construyó la Carretera Austral. Hasta 1985, 68.000 habitantes se conectaban con el resto de Chile a través de otro país.

Entre las décadas del 50 y del 70 del siglo pasado, hubo intentos para conseguir rutas de penetración, pero fueron infructuosos, porque nunca hubo acuerdos ni interés político en llevarlos a cabo. ¿Hasta cuándo? Hasta que el Presidente Augusto Pinochet resolvió, en 1976, concretar el proyecto de unir Chile mediante la Carretera Austral.

Podemos tener visiones distintas sobre el gobierno del Presidente Pinochet, pero nadie puede desconocer que en ese período se inició la construcción de la Carretera Austral, que significó utilizar a más de 10.000 miembros del Cuerpo Militar del Trabajo, quienes, a punta de palas, picotas y carretillas, abrieron paso a las zanjas que se transformarían en los 1.150 kilómetros de la carretera longitudinal austral y en los 229 kilómetros de caminos transversales.

En esas décadas se levantaron 3.086 metros lineales de puentes, se removieron más de 4 millones de metros cúbicos de excavación en corte común y casi 8 millones de metros cúbicos en corte de roca. Además, se usaron más de 500.000 kilos de explosivos y se instalaron 27 campamentos, con no menos de cuatro redespliegues cada uno de ellos.

Este proceso se frenó en 1990. Esa es la realidad. Independientemente de qué motivó ese freno, él existió, y solo hoy tenemos noticias de que se va a continuar.

Comprendo cuando colegas de distintas bancadas, del sur, de Chiloé, de Valdivia, etcétera, como los diputados Alinco y Sandoval, gritan a los cuatro vientos. No importa quién haga las obras, pero que sea vía una decisión de Estado.

Nuestra bancada -creo interpretar a todos- tiene la mejor disposición de apoyar todo lo que signifique continuar las obras de conectividad, ya que van a lograr que Chile sea un solo territorio, para que cuando se recorra no sea necesario pasar por otro país.

Es necesario que la comunidad nacional entienda que esa región también es Chile y que los chilenos que allí hacen patria necesitan de todos nosotros.

He dicho.

-Aplausos en las tribunas.

El señor **DELMASTRO** (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité de Renovación Nacional, tiene la palabra el diputado señor Alejandro Santana.

El señor **SANTANA**.- Señor Presidente, esta será la continuación de mi intervención anterior.

Es importante que las estrategias ministeriales se lleven a cabo: impulsar el desarrollo social y cultural, a través de la infraestructura, con obras que unan esta zona con el resto del país; impulsar el desarrollo económico del país a través de la infraestructura, con visión territorial integradora.

Aquí me quiero detener, pensando en la península de Comau.

Señor ministro, quiero destacar, como lo he hecho en otras oportunidades, la importancia que tiene que la gente de Ayacara, de Poyo y de Buil tengan la posibilidad de conectarse, vía velero, para llegar a Pichicolo y así estar rápidamente conectados con la Ruta 7.

En Ayacara vive la mayor población de Chaitén. Ahí se concentra un número importante de gente trabajadora dedicada, entre otras actividades, a la pesca artesanal, y ese desarrollo económico requiere de caminos.

En esa península hay una actividad precaria en agricultura, como también en ganadería. Desde ese punto de vista, es importante, en esta mirada geopolítica, poder llegar a la zona sur austral de Chile, la denominada Carretera Austral o Ruta 7. No nos olvidemos de los sectores costeros, donde vive la gente.

Es importante que los proyectos aprobados, como alargar Chaitén, pasando por Chana y llegar a Caleta Gonzalo, Casa de Pesca, Chumelden y Loyola, se puedan realizar. Todo está disponible y lo que corresponde es ejecutar pronto esas obras.

Ya vimos lo que significa la pavimentación desde Santa Bárbara a Chaitén, lo que se valora y se agradece, porque es mucho más que los kilómetros que se pavimentaron después de que se abrieron los caminos, hace muchos años.

También se aprecia el desarrollo de obras de pavimentación entre Villa Santa Lucía y La Junta y vemos que se está construyendo nuevamente el aeródromo en Chaitén.

Asimismo, observamos la inversión pública que se está realizando en Chaitén para que, después del desastre natural, sea una comuna con tremendas oportunidades, especialmente en cuanto a su desarrollo turístico.

Es importante hacer presente que en las comunas de Futaleufú y de Palena, que son limítrofes con Argentina, existe un profundo nivel de frustración, por la precariedad en el acceso a los servicios públicos, principalmente a la salud pública, de una población que va envejeciendo. Quizás algunos colegas no lo saben, pero muchos de sus pobladores se atienden en Argentina y no en Chiloé o Puerto Montt, porque, por razones de conectividad, les queda más cerca. En esas salidas, ven la gran diferencia existente entre la Argentina patagónica y Palena y Futaleufú, de la Patagonia chilena.

Ese es un tema penoso, y por eso valoramos el esfuerzo y el compromiso de disponer más de 400 millones de dólares para invertir entre los años 2011 y 2017, que significan 290.225 millones de pesos.

Es importante que quienes se son responsables de abrir esas sendas, de construir caminos, consideren el complemento que debe existir con otros ministerios en cuanto a los hospitales, los colegios, el acceso a becas de muchos estudiantes que hoy ven que en Chiloé hemos logrado tener, con mucho esfuerzo, un proyecto de educación superior que lidere una universidad, que ha sido patrocinado por el Estado, porque los chilotes vieron, por más de cincuenta años, que en Punta Arenas ya tenían la Universidad de Magallanes cuando la población de ellos era mucho menor a la de Chiloé. Afortunadamente, este gobierno se comprometió con la educación pública de las zonas extremas y de los sectores insulares de Chile.

La cantidad de proyectos, de puntos, de rampas y de senderos requieren el aporte del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) y me imagino que, sin dudas, se hará parte del voluntariado.

Es importante que no existan solamente proveedores de servicios del sector privado, sino que también sea parte la CMT -lo hemos constatado en la Comisión de Zonas Extremas-, que hicieron una gran obra en los años de la apertura de la Carretera Austral y tienen el mayor y el mejor de los reconocimientos por parte de la población, que siempre nos dice que ojalá el CMT sea parte de ese trabajo emblemático. No podemos llegar al 2017 y no tener esta apertura, porque eso defraudaría y desilusionaría a la comunidad.

Con el señor ministro, he revisado en detalle lo que significan los avances -me imagino que él los explicará-, que valoramos. Como señalé en mi primera intervención, es importante dar confianza de que por el Parque Pumalín va a pasar la Carretera Austral, porque ese fue el cuello de botella que nunca se pudo resolver en el pasado. A mi juicio, también fue parte de la excusa de por qué no se invertía en los caminos complementarios.

El sistema de conectividad bimodal demuestra que era posible disminuir los tiempos de traslado, pero también depende de las condiciones climáticas; por eso que es relevante la mirada geopolítica que tiene el Gobierno para seguir avanzando.

Espero que en este proyecto integrador estén todos los habitantes de las comunas de la provincia de Paleta: Futaleufú, Chaitén, Hualaihué y Palena.

Por cierto, también es necesario valorar los tramos que ya están pavimentados desde Puelche a Hornopirén, en dos etapas, algo que esperó la gente por más de cuarenta años, sobre todo en los sectores que bordeaban la carretera, para tener un tiempo de traslado y de seguridad mucho más eficiente.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero decir a las autoridades presentes que tenemos que mirar el vaso medio lleno, gracias a la gestión que ha desarrollado este gobierno. Esta no es una crítica a este gobierno -espero que esté muy claro-; por el contrario, hay una valoración de parte de la comunidad de la provincia de Palena respecto de lo que ha realizado este gobierno; es cuestión de ir y transitar por sus caminos, hoy pavimentados, y de comprobar cómo funciona el sistema bimodal.

Como dije, están pendientes las tareas en la península de Comau, conectarse a Pichicolo, para que sea parte de la Ruta 7, porque de lo contrario van a quedar excluidos de este mega-proyecto.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Quiero saludar al alcalde de Coyhaique, señor Alejandro Huala, quien se encuentra en las tribunas.

Muy bienvenido a esta Cámara de Diputados.

-Aplausos.

Tiene la palabra el diputado señor Iván Moreira.

El señor **MOREIRA**.- Señor Presidente, quiero señalar que aún no conozco la provincia de Palena; pero cuando la conozca pueden tener la seguridad de que la voy a defender lo mejor posible.

Yo soy magallánico, por lo tanto entiendo lo que significa el aislamiento, el frío, el viento y la lluvia.

La verdad es que las sesiones que se hacen en esta Cámara de Diputados pueden ser muy interesantes; pero, en la práctica, ¿cuáles son los resultados?

Podemos hacer cientos de conferencias de prensa, inserción en los diarios, análisis y debates en esta Sala, pero lo que cuenta son los resultados. ¿Y quiénes son los que pueden llevar adelante los resultados? Los gobiernos. Reconozco que mi Gobierno ha invertido en las provincias de Chiloé y de Palena; ha incrementado el presupuesto en más de 3 mil millones de pesos en distintas obras de diferentes ministerios; pero cuando nosotros llegamos a los barrios populares y le decimos a la gente que Chile es un país donde se ha generado un millón de empleos; que tiene un gran crecimiento y desarrollo, la gente nos responde: bueno, señor Moreira pero ese crecimiento y desarrollo no llega a mi bolsillo. Yo quiero que ese crecimiento del cual me habla llegue a mi bolsillo para lograr un mayor bienestar en mi vida.

Trayendo este ejemplo a la realidad de Palena, lo que corresponde son los resultados. No importa el gobierno que lo determinó, porque uno podrá invertir más que el otro; lo importante es la voluntad política de hacer las cosas. Si uno ve la página web de la municipalidad de Futaleufú, allí se indica la forma en que uno puede llegar a esa comuna, y se habla de que hay que “chartear” un avión; luego, que es preciso movilizarse por vía terrestre. Al leer eso, lo primero que uno se pregunta es si es solamente para los turistas, porque son los únicos que pueden pagar algo así porque el ciudadano común y corriente no tiene los recursos para ello. Por eso, yo aspiro a que mi Gobierno, el del Presidente Piñera, saque esto adelante antes de llegar a su término, para que, si logramos un segundo gobierno con Evelyn Matthei, podamos cumplir las cosas que lamentablemente no se pudieron hacer y a las cuales nos comprometimos.

Señor Presidente, me gustaría que hoy las autoridades invitadas nos hicieran un balance de las razones de por qué se han demorado determinadas obras y de cuáles han sido las realizaciones, para que tanto nosotros como los invitados especiales de Futaleufú y de Palena, junto a su gobernadora y los dos alcaldes, podamos contar con esa información. Lo más importante es que seamos capaces de influir, como Parlamento, en el tema de la descentralización, de la conectividad, del desplazamiento de los chilenos de un lugar a otro en lugares donde hay tanta adversidad, sobre todo para poder transportarse, para implementar una política de Estado que no dependa sólo de los gobiernos de turno o de su color político, sino que sea una política de Estado de largo plazo, y metas, con cumplimiento. Es la única fórmula para hacer las cosas y no grandes discursos épicos sobre regionalización, sobre las cosas que deben hacer los gobiernos. Así lo importante es influir para que en nuestro gobierno se materialicen los proyectos, porque este Parlamento -digamos las cosas como son- no tiene mayores atribuciones ni puede imponer a los gobiernos una situación determinada; pero sí puedes influir para que se adopten políticas de Estado.

Señor Presidente, creo que vivir en Chile en el aislamiento en estos tiempos de tanto desarrollo y crecimiento es una situación que no se condice con la realidad que se vive en otros países.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiempo, diputado Moreira.

El señor **MOREIRA**.- Termino, señor Presidente.

No es solamente un discurso el que quiero hacer. Cuando he visitado las islas, esos lugares tan lejanos, uno se da cuenta de la calidad de chilenos, de cómo viven y hacen patria.

Gracias, señor Presidente, y espero que votemos unánimemente a favor los proyectos de acuerdo relativos a esta materia.

He dicho.

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

El señor **SABAG**.- Señor Presidente, no soy diputado por la Región de Aysén, pero sí me interesa mi país, su desarrollo integral y que ejerzamos soberanía en todo el territorio nacional. Chile, por no tener una visión histórica, perdió gran parte de la Patagonia, hoy en manos

de Argentina, influenciado por el discurso de Darwin, quien visitó el extremo sur de Chile y dijo que era un territorio estéril, baldío, que no tenía ningún valor económico. Don Diego Barros Arana, gran seguidor de Darwin, en su momento no defendió la Patagonia con el ímpetu que se necesitaba y hoy nos lamentamos porque la Patagonia argentina es una de las fuentes de riqueza más grandes de esa nación, con el gas natural y el petróleo.

Por eso, señor Presidente, cualquiera que sea el gobierno que tome la decisión de avanzar en la Ruta Austral será una decisión de Estado, soberana y con visión de país. Y eso lo respaldo.

También lamenté en su momento que no se haya tomado la determinación de concesionar el puente sobre el Canal de Chacao y hoy celebro que sí se haya tomado la decisión de ejecutarlo, porque va en la misma dirección. El Presidente Balmaceda, en su época, resolvió construir el viaducto del Malleco que significó la integración del país.

El expresidente Ricardo Lagos también tenía esa visión de Estado, por eso hablaba de la ruta costera, de la ruta precordillerana, porque eso significa ensanchar nuestro país.

Por eso, cuando el señor Tompkins se opone a que crucemos e integremos el territorio nacional, yo le diría que el medio ambiente tiene que estar al servicio de la persona humana y no de un Estado. Tenemos que colocar las cosas en su justa dimensión y hoy Chile está partido en dos, porque hay personas que han comprado tantas propiedades que dividen el territorio nacional. Ese es un problema de Estado que debiera concitar la preocupación de todos los sectores políticos.

Todos estamos apoyando a nuestro país en el inminente fallo de La Haya, en que disputamos límites marítimos, y todos también debiéramos concitar el apoyo unánime a una política de Estado con la cual se pretende integrar el territorio nacional en una zona que ha sido históricamente abandonada. He recordado el episodio de la pérdida de la Patagonia, pero también hemos perdido parte de nuestro territorio precisamente por no tener una población que haga patria allí. Tener doscientos cincuenta mil habitantes entre Chiloé y la provincia de Aysén, y seis millones de habitantes en Santiago, es una situación que nos debe preocupar a todos.

Por eso, debemos respaldar esta decisión de continuar con la Carretera Austral, de abrir los primeros 6 kilómetros, de los 86 kilómetros que todavía Chile tiene gran parte de su potencial, de su crecimiento económico e integración al territorio, prácticamente abandonado, escindido, del territorio nacional.

Por consiguiente, cualquier determinación que se tome en ese sentido debemos respaldarla y, como miembro de la bancada demócratacristiana, creo que todos también debemos apoyar el hecho de que se realicen expropiaciones e inversiones para unir a Chile de norte a sur y no mantener gran parte de nuestro territorio en una situación de abandono que nos preocupa y que solamente llama nuestra atención cuando hay movilizaciones y crisis como las vividas en el extremo sur, en que se demandan mejores condiciones y el rol subsidiario del Estado. La mejor manera de crear riqueza es abriendo caminos. Por eso, en esta materia, el Ejecutivo, tiene mi respaldo, porque creo que todos los gobiernos deben avanzar en integrar nuestro territorio para así ejercer la soberanía que se merece el país.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Miodrag Marinovic.

El señor **MARINOVIC**.- Señor Presidente, agradezco los más de 4 minutos que gentilmente me ha cedido el Comité de Renovación Nacional, a través de su jefe de bancada, el colega y amigo, diputado Santana.

Señor Presidente, la Carretera Austral es una de las obras de los últimos 50, 60 o 70 años de mayor trascendencia y significación para nuestro país, toda vez que permitió decirle a todos y cada uno de los chilenos, desde Arica hasta nuestra Antártica, pasando por Puerto Williams, Punta Arenas y Puerto Natales, que todos somos hijos de la misma patria, que todos somos chilenos y que no por vivir en regiones como la de Aysén o, la nuestra, de Magallanes, tenemos que ser castigados con el ostracismo y la permanente lejanía de los centros de tomas de decisiones importantes del país. Por eso, la primera consecuencia de la Carretera Austral, en su primera etapa, fue la integración de la provincia de Palena con la Región de Aysén, Coyhaique y Cochrane -lugares maravillosos- al desarrollo nacional, consecuencia que ha sido ratificada para integrar nuestro sur extremo.

La Carretera Austral no termina en Tortel, en Yungay ni en Cochrane. La Carretera Austral tiene que terminar en el Beagle y aún más allá, en nuestro Cabo de Hornos. Como diputado, desde el primer día, desde ese 11 de marzo de 2010, asumí el desafío de impulsar con mucha fuerza ante el Ejecutivo la senda Vicuña-Yendegaia, que nos lleva a conectar Tierra del Fuego con nuestra provincia Antártica chilena. También hemos impulsado con mucha fuerza el camino de penetración desde Puerto Natales hacia Fiordo Stein, para ahorrarle a nuestros pescadores artesanales 14 horas de navegación y para integrar al desarrollo los Hielos del Sur, zona que teníamos completamente aislada.

Es fundamental que Chile desarrolle una política de Estado para su extremo austral. Lo que para nosotros es la Laguna del Desierto, para nuestros hermanos argentinos ha sido siempre el Lago del Desierto. Y esto dice mucho con el apego que tenemos dos naciones hermanas respecto de nuestra Patagonia: la Patagonia chilena y la argentina. Ellos han tomado, como nación, el compromiso de desarrollar la Patagonia, poblándola, instalando gente, instalando industria, instalando desarrollo y trabajo; en cambio, nosotros hemos ido más lentos.

La Carretera Austral es una de las obras más emblemáticas para integrar a esos chilenos del sur al resto de nuestra patria.

Hoy le hacemos ver al país y, por su intermedio, señor Presidente, a las autoridades del Ejecutivo que nos acompañan, lo importante que es fortalecer la conectividad territorial en el sur de nuestro país. Estamos trabajando en esto; por eso, le hemos pedido al ministro de Transportes tener dos frecuencias de transbordador a la semana, entre Puerto Montt y nuestro Puerto Natales. Una de ellas, pasando por Puerto Edén, donde también hay muchos chilenos haciendo patria y, la otra, pasando por Yungay o Caleta Tortel, para integrar la Carretera Austral y darle continuidad hasta la Región de Magallanes. Este es un tema fundamental que tenemos que desarrollar, cuestión en la que hacemos mucho hincapié.

Pero eso no se puede hacer solo. Por eso, apelamos al rol subsidiario del Estado, para que actúe donde no lo hacen los privados. Necesitamos un subsidio estatal para ese segundo transbordador, de manera que nuestros transportistas tengan acceso a las regiones australes con productos a un costo disminuido. Es fundamental contar con ese subsidio; se lo hemos pedido al ministro de Transportes y, sin duda alguna, el Gobierno está evaluando esta petición.

Con los diputados Auth y Monckeberg estuvimos hace un año y medio recorriendo las obras de la senda Vicuña-Yendegaia, en caleta María. Al diputado Auth le digo, por su intermedio, señor Presidente, que nuestro viaje a esas lejanas tierras del sur rindió fruto. Es así que hace dos meses estuvimos en la Bahía Yendegaia, donde el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) inaugurará próximamente el segundo frente, de sur a norte, para que en un plazo no tan lejano podamos tener la conexión de Magallanes con la provincia Antártica, para que un habitante de Puerto Williams pueda trasladarse a Punta Arenas por tierra, a través del territorio chileno. Con todo, necesitamos los dos transbordadores, para decirle a todos los magallánicos y a todos los ayseninos que también por esta vía vamos a estar mucho mejor conectados con el resto del país.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Carolina Goic.

La señora **GOIC** (doña Carolina).- Señor Presidente, se han planteado los temas de Magallanes; el colega Marinovic recordaba las gestiones que se han hecho y los avances. Pero, a mi parecer, el objetivo de esta sesión especial es definir cómo avanzar más rápido. Todos coincidimos en que es prioridad estratégica conectar nuestro territorio nacional. Existen razones geopolíticas, de integración, de justicia y de equidad territorial con la Patagonia austral. Si pudiéramos resumir en una sola palabra lo que entendemos por prioridad, inversión es la que más se acerca, y sabemos que no es poca. Pero también requerimos una mirada de mediano plazo. Recuerdo cuando el Presidente Sebastián Piñera, en una cuenta pública, señaló que al término de su mandato iba a estar construida la senda Vicuña-Yendegaia. Todos dijimos: Qué malo el asesor del Presidente, alguien no revisó ese discurso, porque eso es imposible. Y después, el ministro de ese entonces, tuvo que salir a dar explicaciones. El ministro Allamand fue a la región a decirnos que lo que querían hacer era darle mayor impulso. Cuesta entender... Y claro, cuando uno está ahí y ve las condiciones del terreno, se da cuenta por qué es tan difícil. Pero también se da cuenta cuando cruza la frontera. La semana pasada estuve en Río Grande, compartiendo con los chilenos, muchos de Chiloé. Y a ellos también les cuesta entender por qué, al otro lado de la frontera, sí se impulsan las cosas más rápido. Y la respuesta es simple. Hay allá una visión estratégica que se transforma en prioridad efectiva al momento de entregar recursos, y de agilizar inversiones.

Conversaba con el diputado Ascencio, quien no pudo estar presente por motivos de salud, sobre los compromisos que no se han cumplido. Para los 86 kilómetros que se requieren en la Carretera Austral, y que son el motivo de esta sesión, se han expropiado solo 10 kilómetros. La pregunta que nos hacemos, entonces, es cómo podemos avanzar. Ojalá que esta sesión sirva para lograr esa respuesta, para lograr que estos planteamientos, que parecen ser unánimes, se reflejen en recursos en la próxima discusión presupuestaria y se traduzcan en metas objetivas que garanticen que vamos a acelerar el tranco.

El senador Patricio Walker me contaba que el director nacional de Vialidad, Mario Fernández, en la Comisión de Zonas Extremas, señaló que lo que se requería era la aplicación del famoso PP, la prioridad presidencial. Si estos proyectos los analizamos desde el punto de vista de su rentabilidad, son impracticables; nunca tendrán una evaluación positiva o una recomendación de costo beneficio. Incluso, desde el punto de vista de la rentabilidad

social, cuesta mucho señalar los beneficios. Pero es claro que un objetivo país tiene que tener prioridad presidencial, pero no con una mirada de cuatro años, sino que con una mirada que trascienda a lo que queremos hacer como país.

Reconozco y me sumo al esfuerzo que han hecho las autoridades y los representantes de los vecinos de la Patagonia Austral, del sur austral, que nos acompañan en las tribunas. Don Carlos Alvarado me hacía ver cómo ha recolectado firmas, cómo ha hecho peticiones. Y uno lo entiende, por supuesto, porque es lo mismo que vivimos en Magallanes.

Aquí ya se ha señalado la necesidad de avanzar en rutas, no sólo como en Vicuña-Yendegaia, sino también en la provincia Última Esperanza, Natales, Fiordo Steinke, que es lo que uno escucha constantemente cada vez que visita las comunas respectivas o, como se señalaba, el caso del subsidio para el transbordador en la ruta Tortel, Puerto Edén, Puerto Natales.

Reitero que eso es lo que debe tener expresión concreta en recursos en la discusión del presupuesto que vamos a tener próximamente en el Parlamento.

También hay oportunidades que se están perdiendo, desde el punto de vista del desarrollo turístico, que están ahí y que sólo requieren apertura de territorio para generar beneficios para los habitantes de nuestra zona en áreas donde tenemos ventajas comparativas muy claras.

Señor Presidente, así como se ha señalado en todas las intervenciones, espero que exista prioridad.

Quiero lamentar que hoy no hayan podido estar el ministro y la ministra respectivos. Pero quiero valorar que estén sus representantes.

Soy Presidenta de la Comisión de Zonas Extremas, y la vez anterior, cuando nos pidieron postergar esta sesión, estuvo el compromiso de que iban a estar, pero hoy dijimos que no íbamos a suspender la sesión, que la íbamos a hacer igual, sobre todo, por respeto a quienes vinieron desde lejos, a quienes tuvieron que viajar más de un día para estar presente solo para escuchar, porque quienes están en las tribunas no pueden intervenir. Nosotros hemos tratado de representar, de plantear lo que ellos nos han señalado.

Ojalá que esto no sea sólo un proyecto de acuerdo, sino que se traduzca en prioridad; que no sucedan -como hemos visto a veces- expresiones que dicen que es demasiada inversión para un territorio tan pequeño, quizás, cuando uno piensa en Puerto Williams y ve la licitación de un hospital que se cae, extrañamente, o cuando analiza el monto de inversión por persona. No es ése el análisis que se requiere, sino una visión geopolítica, responsable, de país y de otorgar a los ciudadanos que están en estas zonas tan extremas las garantías y posibilidades de desarrollo, de aprovechar las riquezas naturales que tenemos y una visión que los equipare con las posibilidades que tiene el resto de los ciudadanos.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Por especial encargo de los diputados que están interviniendo en este debate, quiero saludar muy especialmente a quienes se encuentran en las tribunas: la intendenta de la Región de Aysén, señora Pilar Cuevas; el gobernador de Coyhaique, don Néstor Mera; la gobernadora de Palena, señora Clara Lazcano; el alcalde de Palena, Aladín Delgado, y concejales de Futaleufú y Palena.

Para continuar el debate, tiene la palabra el diputado René Alinco.

El señor **ALINCO**.- Señor Presidente, quiero saludar a nuestras autoridades -ya lo hizo el señor Presidente-, a Alejandro Huala, a la intendenta de Aysén, la señora Pilar; a don Néstor Mera, y también al senador Kuschel. Bienvenido, senador.

Parece que la Patagonia chilena tiene un solo senador; no veo acá a mis senadores. No veo al camarada Walker, ni al senador Horvath. Es preocupante, porque todos los parlamentarios hablamos de la Patagonia y queremos la conectividad; en esta sesión tan importante, deberían estar nuestros senadores.

La verdad es que esta sesión me recuerda otras que se realizaron con anterioridad.

En el período anterior, con el ex diputado Galilea pedimos dos sesiones extraordinarias para tratar este mismo tema relativo a la conectividad. ¿Cómo, de una vez por todas, unimos, o conectamos Aysén con Chile? En este período, esta es la segunda sesión que se realiza para analizar este tema. ¿Cómo conectamos Aysén con Chile, Chaitén con Chile, Palena con Chile, Magallanes con Chile?

Como dice Fierro, parece que nuestras palabras son como las campanas de palo: nadie las escucha. No solamente este Gobierno no las escucha, sino el anterior, el anterior y el anterior. Y nos tienen en una isla. No permiten nuestro desarrollo; no hay voluntad política; no hay voluntad política de Estado. Parece que los patagones no somos considerados chilenos; parece que al centralismo le molesta invertir o tomar una decisión política, insisto, para conectar la Patagonia con Chile.

Aquí hay un denominador común: en la primera sesión especial que solicitamos con el actual subsecretario de Pesca y ex diputado Pablo Galilea, salió un nombre: Douglas Tompkins. Este señor, muy benevolente, muy defensor de la Patagonia, a quien le brotan los dólares hasta por los poros, nos tiene sometidos por muchos años, y el Estado chileno y nosotros, los parlamentarios, los políticos y autoridades de éste y del anterior Gobierno -ya lo dije- no hemos sido capaces de doblarle la mano a ese gringo invasor.

Solicito a los representantes del Gobierno que hablen con el Jefe de Estado, que hablen con el Presidente, que hablen con los titulares, y tomemos la decisión política que toda la Patagonia está esperando: hacer el camino por el parque Pumalín, lo que, sin lugar a dudas, va a significar el desarrollo integral y definitivo de la Patagonia chilena, de los que allá nacimos y vivimos; también de los que no nacieron allá, pero que quieren y queremos nuestra tierra. No quiero contar a algunos que se hacen elegir representantes y van tarde, mal y nunca para allá.

Por lo tanto, esto pasa por una decisión política. Acá tengo los acuerdos adoptados desde la primera sesión hasta la última. Todos coinciden en lo mismo.

En una de las tantas sesiones que hemos realizado, solicité que esta Cámara, por la investidura que tiene como Poder del Estado, nos informe, no a René Alinco, sino a los 120 diputados y diputadas, y a Chile entero, en qué condiciones está acá el señor Tompkins. Según la información extraoficial que tengo, está con visa de turista. Seguramente, tiene vergüenza de sacar la radicación chilena, pero manda más que muchos de nosotros. Tompkins no solamente tiene el parque Pumalín, el que no sé a qué precio miserable se lo vendieron, entre comillas, sino otras partes de nuestra tierra.

Entonces, aquí no necesitamos hacer tantos análisis; es decisión política de nuestras autoridades centrales del gobierno de turno. Patria no es solamente cantar la Canción Nacional

todos los días; Patria es defender nuestro territorio de un personaje con piel de oveja, pero que tiene el águila del Imperio bajo esa piel.

Por intermedio del señor Presidente, solicito oficiar una vez más a la primera autoridad nacional, al señor Presidente Sebastián Piñera, para que, de una vez por todas, apliquemos la ley, porque, como ya dije, si este señor Tompkins fuese mapuche, hace rato que hubiéramos expropiado su territorio.

Por lo tanto, adoptemos una decisión política y con voluntad política, pongámonos los pantalones como chilenos.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Nino Baltolú.

El señor **BALTOLÚ**.- Señor Presidente, como Comisión de Zonas Extremas, estuvimos en Chaitén, donde nos reunimos con toda la comunidad organizada. Prácticamente, la exigencia unánime era unir su territorio al resto del país.

Como diputados representantes de Arica y Parinacota, sabemos que el costo de construcción de cada metro lineal de carretera es de aproximadamente mil millones de pesos. Además, sabemos que tenemos los recursos para construir esa obra, ya que aprobamos una ley en el Congreso Nacional mediante la cual entregamos al Estado de Chile 380 mil millones de pesos para el Transantiago y 380 mil millones de pesos en compensación para regiones.

Como parlamentarios no podemos presentar una modificación a esa ley para evitar la entrega de esos recursos espejo del Transantiago en forma aislada a cada región, lo que significa prácticamente el despilfarro de ese dinero; sin embargo, el Ejecutivo tiene la facultad para enviar esa indicación. Creo que esos mismos recursos que financian un proyecto a diez años, por lo que nos quedan nueve años por delante, podríamos invertirlos en la zona sur del país, lo que nos financiaría prácticamente 360 kilómetros lineales, si estimamos a mil millones de pesos el kilómetro lineal de carretera, o al equivalente a mil millones de pesos diarios si dividimos los 380 mil millones de pesos por 365 días.

Por lo tanto, propongo al Ejecutivo que no deseché esta opción que tenemos los chilenos para mejorar nuestra infraestructura, independientemente de lo que hemos escuchado de nuestros colegas parlamentarios de distintas bancadas respecto de la existencia de un posible problema con el señor Tompkins, que tendremos que solucionar de una u otra forma.

Pero más allá de eso, sabemos que se necesitan los dineros para construir infraestructura en esos territorios, por lo que, repito, sería muy bueno que el Gobierno enviara esa modificación, porque tiene la facultad para hacerlo, y que la Cámara de Diputados se comprometa a entregar esos fondos al Gobierno nuevamente, para que los destine a construir lo que las regiones desean, en lugar de que se usen exclusivamente para subvencionar el transporte público de las regiones por dos años, ya que nos quedarían los fondos de los ocho años restantes, dineros obtenidos de los impuestos que pagamos todos los chilenos, los que serían destinados a cada una de las regiones para financiar esas obras, con lo que cumpliríamos con el com-

promiso que adoptamos como Comisión de Zonas Extremas, cual es interceder con nuestros buenos oficios para que el Ejecutivo satisfaga los anhelos de nuestros coterráneos de la zona sur, a lo que no se podría negar ningún parlamentario, porque en un año podríamos hacer prácticamente toda la carretera sur, mientras que en el segundo año podríamos entregar embalses en Arica e Iquique y arreglar todos los problemas que tenemos como sociedad en los próximos ocho años.

Por lo tanto, invito al Ejecutivo a analizar esta opción para dar un nuevo destino a los 380 mil millones de pesos.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Manuel Rojas.

El señor **ROJAS**.- Señor Presidente, como dijo el diputado Baltolú, quienes estamos en la Comisión de Zonas Extremas de la Cámara hemos tenido la posibilidad de conocer realidades que la gente e, incluso, los parlamentarios no conocen.

Creo que no solamente tiene relevancia el tema de la conectividad vial y marítima en esas zonas aisladas, ya que si bien es cierto eso genera integración, uno tiene que buscar el desarrollo armónico que necesitan esas comunidades. Lo digo, porque no me cabe ninguna duda de que uno de los temas muy poco explorado y desarrollado por el Estado chileno, no por un gobierno de turno, es justamente el desarrollo de zonas extremas. No es posible comparar el crecimiento exponencial de la población de la ciudad de Tacna con el experimentado por la ciudad de Arica, a la que representa el diputado Baltolú.

Lo anterior nos debe hacer reflexionar que la conectividad produce integración y desarrollo, pero hace falta una política de Estado para el desarrollo de las zonas extremas, para que logremos un desarrollo armónico de nuestro país.

El ejemplo del norte se reproduce de igual manera en la zona sur del país, ya que la población de Ushuaia, en Argentina, crece a pasos gigantescos para llegar a sobre los 200 mil habitantes. Cuenta con puertos, aeropuertos, embarcaderos, turismo, etcétera. En tanto, Puerto Natales solo tiene entre 27 mil a 30 mil habitantes, con todas las limitantes que eso significa.

Quiero reconocer a un amigo: el diputado Sandoval, que me ha llevado al territorio que representa, lo que me permite hablar con propiedad sobre determinadas situaciones. Por ejemplo, yo creía que era complicado vivir en el norte, pero resulta mucho más complicado vivir en Aysén y en toda la zona austral, ya que nosotros tenemos buena conectividad y la riqueza que se entrega a nuestro país, pero también debemos pensar en un desarrollo armónico que se sustente en lo que esas comunidades reciban del Estado.

Insisto, no podemos enfocarnos solo en el desarrollo de la conectividad vial y marítima, sino que se debe establecer una política de Estado para el desarrollo de las zonas extremas. Inclusive, el desarrollo de las zonas fronterizas es conveniente desde el punto de vista geopolítico.

Nadie puede dudar de los problemas y de la vulnerabilidad territorial que tenemos en el norte o en el mismo Coyhaique. Hace unos días, concurrió un general de Carabineros a la Comisión de Zonas Extremas para explicarnos situaciones muy complejas que existen en

materia de integración con respecto a los vecinos de Argentina. Incluso, tenemos problemas para entregar información.

Tenemos que entender de una vez por todas que el Estado -no culpo a ningún gobierno- debe mostrar la voluntad política que pidió el diputado Alinco, para plasmarlo en el desarrollo integral de las zonas extremas, lo que, no me cabe ninguna duda, permitirá el desarrollo armónico de nuestro país. No es razonable que toda la gente quiera vivir en la capital, ya que nuestro país se nos va a hundir el día menos pensado porque no existe desarrollo en las zonas extremas. No quiero que pase en el sur lo que sucede en el norte, donde se extrae todo el mineral, toda la riqueza y se lleva al centro del país.

Por lo tanto, señor Presidente, he intervenido porque, a pesar de que sé que el tema de la conectividad en la zona sur es un anhelo legítimo para su desarrollo, deseo que al término de esta sesión podamos encontrar el camino que permita el desarrollo de las zonas extremas a través del desarrollo de políticas del Estado.

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alfonso de Urresti.

El señor **DE URRESTI**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar y felicitar a los invitados, especialmente a los alcaldes, autoridades y habitantes de Aysén y de la provincia de Palena por estar presentes en esta sesión.

También me alegro de que podamos estar generando este debate. El trabajo de la Comisión de Zonas Extremas ha apuntado en poner en el tapete nacional problemas de conectividad, de desinversión, entre otros, que viven en muchos lugares de nuestro país.

Escuché detenidamente una serie de intervenciones, y creo que en este tipo de discusiones a veces es importante centrar el foco en una materia que no ha aparecido en este debate: el centralismo.

Aquí el gran problema es el centralismo, la visión de los problemas desde Santiago. Y lo digo con mucho respeto, para que no lo tomen a mal nuestros invitados.

En esta Sala deberían estar los ministros; el ministro del Interior, la ministra de Obras Públicas, el biministro de Bienes Nacionales y Vivienda. Porque cuando se trata de asuntos relacionados con Santiago, ellos están aquí presentes o en los lugares donde se necesite. Ese es un tema de país. Pero los temas de las regiones, de Aysén, de Arica, los de Corral, en la Región de Los Ríos, no son temas de país. Ahí no están los ministros. Ahí no corren detrás de las cámaras. Ahí no hay prioridad presidencial. Y esto es transversal -no se sientan mal-, también ocurría anteriormente. En eso fui crítico ayer y lo soy también hoy, porque vivo el centralismo. Vivimos el centralismo y nos afecta.

Fuimos convocados a discutir hoy sobre el avance de la ruta hacia Aysén, la conexión terrestre. Estamos de acuerdo en eso. ¡Y claro que la conexión es una piedra en el zapato para los habitantes de Aysén y la provincia de Palena! He recorrido y conozco la zona, conozco lo difícil que es la vida allí. Sé lo angustiante que es vivir en las distintas localidades de Aysén y ver que la conectividad o es aérea, o es por Argentina, o es por mar. Cuando se enferma un familiar, un ser querido, tener que desplazarse obliga a enfrentarse a altos costos. Y lo mismo ocurre cuando los niños y los jóvenes salen a estudiar.

Pero aquí hay un tema de decisión política, pero de centralismo. Y no confundamos la retórica con otros nombres. Porque así como se hacen observaciones respecto de la tenencia de tierras de un particular, también me gustaría que debatiéramos la presión de las grandes empresas que se han apropiado del territorio. Y me refiero a HidroAysén y a grandes empresas forestales de la zona central que tienen comprado todo el territorio de importantes provincias. Me gustaría que debatiéramos sobre las hectáreas de que son dueñas las forestales en las regiones del Biobío, de La Araucanía o de Los Ríos; cuánto es el porcentaje de dominación territorial y cuál es el impacto medioambiental.

Entonces, hagamos un debate en serio sobre La Patagonia; hagamos un debate de integración. Ahí vamos a estar con nuestros votos.

El tema es la conexión. Pero no quiero que la conexión sea simplemente para favorecer a una actividad de grandes empresas, sino para mejorar la calidad de vida de la gente sencilla, de quienes quieren progresar, de quienes viven ahí y han hecho de esto una opción de vida. Pero ello con respeto al medioambiente, a la equidad territorial, a las tradiciones de esa gente, no simplemente como una presión de los grandes intereses económicos.

Si no se hubieran preservado importantes áreas de nuestra Patagonia, si no se hubiera tenido una visión conservacionista en muchas partes, los incendios -los parlamentarios lo hemos conversado muchas veces- habrían devastado buena parte del territorio. Y hay muchos anónimos defensores de la Patagonia, públicos y privados, que hicieron la defensa.

La conexión y la integración plena de la Patagonia se debe hacer con una política de Estado permanente, no con la decisión o la buena voluntad de un ministro o de un Presidente o una Presidenta de turno. Debemos hacerla con una política de Estado que avance, que conecte de manera terrestre todo el continente. Y ese es un desafío.

Pero echo de menos -insisto- la presencia de los ministros, no de los subsecretarios, y la asistencia completa en esta Sala. ¿Cuántos parlamentarios se encuentran presentes? ¿Cuál es el debate que se está generando?

Hoy, la prensa consigna: “MOP anuncia primera ampliación de ruta en Carretera Austral en más de 20 años”. Sería importante que la ministra o el subsecretario aquí presentes explicaran en qué se traduce eso, cuáles son los plazos, por qué ha demorado tanto. Y que se explicara no solo acá en esta Sala, sino también a los alcaldes y a las comunidades de Aysén, de la Patagonia, de Palena, que seguramente estarán ilusionadas con el anuncio.

Pero seamos claros: con esta sesión especial o con 20 sesiones especiales no vamos a cambiar nada si no existe una decisión política permanente, transversal que permita incorporar el territorio, preservar el medioambiente y tener un justo equilibrio. Porque no nos vengán aquí con la presión de grandes empresas, de la construcción de carreteras eléctricas, de muchos interesados que quieren aprovechar algunas de estas cosas.

Conectividad para los ciudadanos, para la gente de la zona, ningún problema. Pero usemos el mismo criterio, los mismos antecedentes para analizar la conexión de Aysén con otros lugares.

Creo que la integración, la vertebración territorial de nuestro país solo va a ser posible en la medida en que se avance en la descentralización.

Tenemos ahora un avance: una descentralización a través de la elección democrática de los consejeros regionales. Aquí debemos avanzar en -y lo he visto propuesto en distintas

alternativas de programas de gobierno- la elección directa de los intendentes, autoridades regionales que definan en conjunto con su ciudadanía cómo se va ordenando el territorio, cuáles son las prioridades, cuáles son las vocaciones, y no esperar que ello provenga del centro del país. Porque las inversiones que se han hecho en grandes obras de soterramiento de no sé qué carretera para la construcción de las líneas 6, 7 y 8 del Metro habrían dado para mucha conectividad en las regiones y sin una espera de 20 años.

Por eso, celebro el que se hagan estos debates, pero con claridad y con una idea de país, no con la invención cada cierto tiempo de nuevos programas de conectividad. Esto se hace con tiempo, decisión y voluntad.

¡Patagonia chilena sin represas!

He dicho.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor David Sandoval.

El señor **SANDOVAL**.- Señor Presidente, se acaba de repetir un eslogan. Por eso no hacemos las cosas con la seriedad que quisiéramos. Porque usamos estas tribunas no siempre para tratar los temas profundos que son los que en definitiva motivan este tipo de reuniones.

Lo que se planteó acá es precisamente la construcción de una política de Estado, diputado De Urresti. Si estamos reunidos aquí es precisamente para llamar la atención de un país que no ha querido escuchar que esto tiene que ser visto de una manera distinta. Por eso nos encontramos acá. Y usted sabe que hay muchas comisiones funcionando en estos momentos y muchos diputados se encuentran participando en ellas.

Estamos haciendo un llamado profundo desde las zonas australes al país. Ese es un tremendo territorio. No le podemos poner candado a 250.000 kilómetros cuadrados de nuestro territorio para que algunos transformen a sus 200.000 habitantes en guardaparques de los chilenos. No queremos ser guardaparques, diputado De Urresti. La gente de la Región de Aysén tiene el más legítimo derecho de querer vivir su desarrollo y el bienestar y las oportunidades que también tiene usted y la gente de Los Ríos, o de cualquier otra parte del país. Pero esas personas no tienen tales oportunidades. La gente de la Región de Aysén no vive esa misma realidad; se encuentra aislada. Y por eso convocamos a esta sesión, para tener una visión estratégica de país, de Estado que nos lleve a entender, que haga entender al Gobierno, a nuestro gobierno -pues no ha sido posible hacerlo en los gobiernos pasados- que esa zona requiere con urgencia ser conectada con el resto del país, que necesita esa visión de Estado. Por eso estamos reunidos en esta ocasión.

No olvidemos que en el siglo pasado -tal como lo dijo el diputado señor Sabag- perdimos parte de nuestro territorio. Al respecto, no debemos olvidar que en el paño de las fronteras, aún no ha sido posible definir los límites con Argentina en Campos de Hielo Sur. Así de frágil y de peculiar es ese territorio, el cual ha sido particularmente definido como zona extrema de profundo aislamiento.

Reconocemos que se han hecho avances, pero lo que hoy pedimos a nuestras autoridades -por su intermedio, señor Presidente- es que presionen el acelerador a fondo, puesto que no podemos esperar hasta 2017, 2020 o 2030, sino que ojalá se haga ese esfuerzo con la mayor prontitud posible.

Hace pocos días -en 14 de agosto- ingresé a tramitación legislativa uno proyecto de ley, con el patrocinio de otros nueve diputados, con el objeto de limitar la adquisición de tierras por extranjeros, porque no nos parece que en un país tan largo y extenso como el nuestro suceda algo que no ocurre en ninguna otra parte del planeta: que un extranjero se haya hecho dueño de un territorio que se extiende desde la frontera hasta el mar y que ninguna institucionalidad de nuestro país haya reaccionado para señalar que eso constituye una aberración que no se puede permitir.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero señalar al ministro de Obras Públicas subrogante que en los países de orígenes de algunos extranjeros que han procedido de esa manera no se puede hacer lo que ellos han llevado a cabo en el nuestro. Por ejemplo, en Estados Unidos de América -tampoco en Canadá- ningún extranjero puede comprar el territorio que desee. Por lo tanto, se trata de una materia que en nuestro país se debe regular, porque en Chile la ley sobre la materia permite la comisión de cualquier aberración, como la formación de verdaderas megapropiedades a través de la compra de territorios, sin entender para qué.

El 80 por ciento del territorio de la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo está compuesto por parques, reservas y tierras fiscales, de manera que para qué queremos más parques. Cabe preguntarse por qué el amor, el deseo y la profundidad de sentimientos que muchos tienen por el medio ambiente no se materializan en la suscripción de un buen convenio y de una legislación adecuada para incorporar al sector privado en la preservación de muchos parques que hoy se encuentran prácticamente abandonados. Por ejemplo, el Parque Nacional Bernardo O'Higgins, el que cuenta con 2,5 millones de hectáreas, se encuentra absolutamente abandonado, sin ninguna presencia nacional. De hecho, los argentinos entran y salen por él como Perico por su casa, porque ni siquiera hay un control fronterizo.

Creemos que existe la necesidad de establecer un criterio nuevo. ¡Qué distinto eran las cosas antaño! Cuando por el terreno de un poblador de nuestra zona se anunciaba que pasaría un camino, si para tal efecto -por decirlo de algún modo- él se veía en la obligación de correr su cama, lo hacía sin poner obstáculo alguno. A diferencia de lo que sucedía en el pasado, en la actualidad, para la construcción de una obra de esas características, el Ministerio de Obras Públicas debe llevar a cabo expropiaciones e iniciar largos procesos de tramitación, en circunstancias de que lo que hay que hacer en nuestro territorio -tal como lo dijo el diputado señor Alinco- es simplemente aplicar la ley y expropiar lo que el Estado necesita. Si eso significa que para la construcción de un camino deberá pasar por el lugar en el que está la cama del señor Tompkins, así se deberá ser, puesto que a él se le debe aplicar la ley tal como a cualquier otro ciudadano.

Dicho eso, creo que en este debate es oportuno plantear algunas sugerencias.

Me parece un acierto la idea de incorporar al Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) en la construcción de aproximadamente 6 kilómetros de una senda de penetración en un tramo del territorio en los que no hay absolutamente nada. Esa medida es positiva, porque se trata solo de 6 kilómetros de un total de 86 kilómetros que deben ser pavimentados, ya que quizás cuánto tiempo más deberá pasar para seguir avanzando en ese tipo de obras. Por lo tanto, la suscripción de un convenio entre el MOP y el Ejército me parece un avance, razón por las que felicitamos al Ejecutivo por la decisión que tomó en tal sentido, la cual espero que haya sido motivada por la presente sesión especial pedida, para tener un buen punto al cual referirse respecto del particular.

Por otra parte, me permito sugerir al ministro de Obras Públicas subrogante que rebaje las categorías del registro de contratistas de las empresas que pueden participar en una licitación. Lo señalo porque en la Región de Aysén, el año pasado, no se construyó un metro de pavimento, porque las tres empresas que se habían adjudicado los contratos respectivos quebraron durante la ejecución de las obras. Esas empresas se adjudicaron contratos que tuvieron problemas cuando llegaron a la etapa de la ejecución de las obras, porque como no conocían la realidad de la región quebraron. Debido a eso, el Estado se perjudicó, al no poder ocupar los recursos que estaban destinados a la implementación de esa obra, lo que generó problemas de gestión financiera. También, perdió la Región de Aysén, porque no se avanzó en materia de pavimentación, sin nombrar las secuelas que ello trajo consigo: trabajadores impagos y prestadores de servicios que no podían cobrar los servicios que habían prestado a las empresas que se adjudicaron los trabajos.

De allí que reitero mi sugerencia al Ministerio de Obras Públicas en el sentido que reduzca las categorías del registro de contratistas, con la finalidad que muchas otras empresas puedan participar de los procesos de licitación respectivos, porque en nuestra región hay una buena cantidad de empresas que cuentan con amplia experiencia para trabajar en ese tipo de obras.

Al respecto, quiero informar que nos reunimos hace poco con algunos representantes de la filial Coyhaique de la Cámara Chilena de la Construcción, los que tienen un tremendo potencial para la realización de ese tipo de trabajos, porque conocen y saben cómo opera la zona, de manera que hacer eso es una gran oportunidad para avanzar.

En definitiva, la demora de esas empresas creo que ha sido un factor adicional que nos ha perjudicado.

En ese tipo de casos es el Estado el que debe intervenir y el que debe aportar los recursos que se requieren, porque no hay gobierno regional alguno entre Arica y Punta Arenas que ponga un peso para la construcción de carreteras. Creemos que en la zona austral es el Estado el que debe aportar el financiamiento, en forma íntegra, con el objeto de que a partir de los recursos que puedan destinar los gobiernos regionales, en convenio con el Ministerio de Obras Públicas, se pueda avanzar en el mejoramiento de las redes intrarregionales, las que presentan grandes déficit.

Quiero aprovechar de señalar que -entre otros- se encuentra presente en las tribunas de la Cámara de Diputados el alcalde de Lago Verde, comuna que lleva más de cuarenta años en espera de la construcción de un camino que permita unir villa La Tapera con Lago Verde, territorios que se encuentran separados por 67 kilómetros. Sin embargo, por no existir esa ruta, los pobladores que viven entre ambos sectores deben dar una tremenda vuelta de 300 kilómetros para llegar de un lugar a otro. Hace más de 40 años que esa gente está esperando la unión definitiva de esos dos puntos. Se requieren caminos fronterizos -tal como lo señala desde las tribunas el alcalde de Lago Verde-, necesidad que ha sido planteada, en forma permanente, en las comunidades respectivas.

¿Cómo no unir a través de un camino Chile Chico, Jeinimeni y Chacabuco? Del mismo modo, se requieren muchas otras rutas fronterizas que le darían sentido al territorio.

Se debe liberar a los gobiernos regionales del cofinanciamiento de las obras que se requieren para la construcción de la Carretera Austral, puesto que -a mi juicio- creo que lo que corresponde es que el Estado asuma la responsabilidad de conectar esa zona.

Necesitamos con urgencia -llamado que hacemos hoy-, la ejecución de las obras de conexión de la Carretera Austral con plazos precisos y acotados.

En 2017, gran parte de los caminos que en la actualidad no se encuentran pavimentados estarán terminados, de manera que nos alegramos y felicitamos a este Gobierno por los avances que ha realizado en esa dirección. Sin embargo, faltará por terminar los trabajos de 86 kilómetros, para los cuales se requerirá un horizonte de tiempo mayor. Allí es donde se debe poner toda la carne en la parrilla.

En ese sentido, me permito solicitar -por su intermedio, señor Presidente- prioridad presidencial para la construcción de la totalidad de la Carretera Austral, de Cerro Castillo al sur.

En las tribunas también está presente el alcalde de Cochrane, comuna en la que hace cerca de 18 años están detenidas las obras de pavimentación hacia el sur. Creemos que los pobladores y la gente de las comunidades del sur, como los de Chile Chico, Cochrane, O'Higgins y Tortel, necesitan que se avance en esa materia.

Por otra parte, debo señalar que Aysén y su gente no quieren vivir de subsidios ni de las dádivas del Estado. Lo que quiere la gente de Aysén es desarrollar sus capacidades y potencialidades; quiere ser parte y actor fundamental del desarrollo. Para ello, lo único que reclama -como resulta obvio- es contar con un camino que la conecte con el resto del país.

A la gente de la Región de Aysén se le suele decir que son doblemente chilenos por vivir en ese territorio. Algunos diputados -como el señor Manuel Rojas, quien se encuentra a mi lado- han señalado en la Sala que vivir en esas condiciones es totalmente distinto, lo que es absolutamente efectivo. Pero a la gente de la Región de Aysén no le interesa ser doblemente chilena; solamente quiere ser chilena y tener las mismas oportunidades que cualquier otro habitante a lo largo del país. Lo único que requieren y solicitan los habitantes de Aysén es la implementación de una política integral de desarrollo, una nueva visión y un nuevo enfoque desde el Estado, porque la Región de Aysén se lo merece y su gente ha dado testimonio de aquello, tanto con su presencia como con la actividad que lleva a cabo a lo largo de ese territorio, lo que en muchos casos ha permitido la definición de un límite entre Chile y Argentina.

En consecuencia, las pobladoras y los pobladores de la Región de Aysén solamente reclaman al país el establecimiento de una política clara y precisa frente a la materia y responsabilidad hacia esos territorios.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Obras Públicas subrogante, señor Lucas Palacios.

El señor **SCHILLING**.- Señor Presidente, estoy inscrito para hacer uso de la palabra.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- No tengo constancia de ello, su señoría.

Además, el tiempo de su partido fue utilizado, en forma íntegra, por el diputado señor De Urresti.

Tiene la palabra el ministro de Obras Públicas subrogante.

El señor **PALACIOS** (ministro de Obras Públicas subrogante).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar a la intendenta de Aysén, señora Pilar Cuevas, así como a los gobernadores de Coyhaique y Palena y a los alcaldes de Lago Verde, Cochrane y Coyhaique y a los concejales que se encuentran presentes en las tribunas, los que han hecho un gran esfuerzo por estar presentes en esta Sala, lo que demuestra que el objeto de la sesión no solo es muy importante para ellos, sino para Chile.

Asimismo, quiero agradecer la invitación que por intermedio de la Mesa nos han hecho algunas señoras diputadas y algunos señores diputados para actualizar el estado de avance en que se encuentra el proceso de construcción y expropiaciones de la Ruta 7.

A la ministra de Obras Públicas le habría encantado estar presente en la Sala -no lo pudo hacer por motivos personales, debido a que se encuentra fuera del país-, porque hemos hecho un gran esfuerzo en relación con la materia objeto de la sesión, ya que el acceso a la Ruta 7 es difícil, debido a las dificultades geográficas, en especial en las zonas extremas, sin perjuicio de que nuestra geografía es maravillosa y que implica un tremendo potencial, debido a lo dificultosos que pueden llegar a ser sus accesos.

Por lo tanto, tal como aquí se ha dicho -lo suscribo-, el proyecto de construcción y expropiaciones que se deben llevar a cabo en la Ruta 7 es de largo plazo, con visión de futuro.

En ese sentido, quiero destacar que el Presidente Piñera ha dado a dicha iniciativa el carácter de prioridad presidencial o “pp”, como alguien lo mencionó en la Sala. Es decir, ha puesto los recursos para que esta conectividad finalmente se lleve a cabo. Son más de 290.000 millones de pesos. Es mucho dinero; pero Aysén y Magallanes lo merecen, porque no puede haber igualdad de oportunidades si no existe conectividad. Cabe hacer presente que esta política no solo se aplica en las zonas más australes, sino también en algunas ubicadas más cerca del centro del país, en las cuales también existen comunidades aisladas, a las cuales, como Ministerio, nos hemos preocupado de dar conectividad.

Aysén y Magallanes constituyen el 31 por ciento del territorio nacional -un señor diputado lo mencionó-; es un porcentaje altísimo. Es impresentable que en todos estos años no se haya dado prioridad, como lo ha hecho el Presidente Piñera, a la realización de un proyecto de conectividad que, en algunos casos, es titánico. En algún momento se mencionó. En efecto, el proyecto no termina en Coyhaique. Comienza en Puerto Toro, en la isla Navarino, pasa por Puerto Williams y continúa hacia el norte. Porque todos los rincones de nuestro país deben tener buena conexión. En la Cordillera Darwin es realmente heroica la labor que desarrolla el Cuerpo Militar del Trabajo en sectores absolutamente inaccesibles. Por eso, los proyectos de este tipo demoran años en desarrollarse; pero el país lo merece.

Me ha dado mucho gusto ver que existe bastante convergencia entre los diputados, diputadas, senadores y senadoras, en términos de que la conectividad es una prioridad nacional. Y cómo no, si se trata de unir a Chile, a nuestro territorio. El Gobierno ha puesto prioridad a esta materia. En el Ministerio de Obras Públicas hemos aumentado, en promedio, en más de 30 por ciento los presupuestos. En los gobiernos regionales, los recursos de inversión han aumentado, en promedio, en más de 50 por ciento. Esa sí es una apuesta por la descentralización. El Gobierno suscribe plenamente que hay que avanzar hacia una descentralización eficaz, que entregue a cada una de las regiones las herramientas para su desarrollo.

A continuación, voy a hacer una presentación sobre el tema que nos convoca, para lo cual me apoyaré con el uso de diapositivas.

Hago presente que la ministra de Obras Públicas y quien habla estaremos encantados de concurrir a la Cámara de Diputados todas las veces que sea necesario para explicar el estado de avance de las obras.

En mi exposición abordaré los siguientes temas:

1. La ruta 7 Norte. En este punto me referiré a la situación de esta vía en la Región de Los Lagos, al programa de expropiaciones entre Hornopirén y el límite regional con Aysén. Se ha hablado mucho de las expropiaciones. Cabe mencionar que en Pumalín, que pertenece a *The Conservation Land Trust*, ligada al señor Tompkins, ya tenemos 98 lotes expropiados y una serie de otros lotes en proceso de expropiación, lo que comenzó esta semana, y a la situación de la ruta en la Región de Aysén, en el límite con Coyhaique.

2. La ruta 7 Sur. El gran sueño del Presidente Piñera es generar conectividad hasta Puerto Williams y Puerto Toro.

3. Los convenios con el Cuerpo Militar del Trabajo, que en la Región de Magallanes cubre sectores como Estancia Vicuña a Caleta 2 de Mayo; Bahía Yendegaia, que es una maravilla, Tierra del Fuego y Navarino.

4. Las obras portuarias en las rutas australes.

En relación con la ruta 7 norte, quiero recordar cuál fue el compromiso presidencial. Hubo dos compromisos: primero, durante la gestión del entonces ministro De Solminihac, dejar con ripio, como obra básica, todos los caminos que existían en la ruta 7 Norte, desde Puerto Montt hasta Coyhaique. Segundo, en septiembre de 2011, con el ministro Golborne, se cambió la prioridad presidencial y se planteó que 617 kilómetros de caminos existentes -de un total de 703 kilómetros de la ruta 7 Norte- estuvieran pavimentados a 2017, y que los estudios de diseño para el pavimento de los 86 kilómetros restantes, que corresponden a caminos inexistentes -cuando no existen caminos, los procesos de expropiación son un poco más largos, como lo explicaré más adelante-, finalizaran, el último de ellos, en 2015, con una senda peatonal de penetración de 1,5 metros de ancho y con los estudios o declaraciones de impacto ambiental terminados.

Situación de la ruta 7 Norte en 2010.

De un total de 703 kilómetros, 220 estaban pavimentados; 19 ya estaban en ejecución, la que comenzó a fines de 2010; 268 con ripio y 110 con senda. Los 86 kilómetros restantes cruzan gran parte del parque Pumalín y otros sectores a los que me referiré más adelante.

Panorama de la ruta 7 norte a 2014, de acuerdo con los cronogramas.

Ese año tendremos 315 kilómetros con pavimento terminado; 204 kilómetros con pavimento en ejecución; 78 kilómetros con ripio; 20 kilómetros de sendas de penetración. En los 86 kilómetros restantes de caminos inexistentes, va a existir una pequeña parte. Lo explicaré más adelante.

Situación de las obras a 2017, de acuerdo con los cronogramas.

Ese año tendremos 617 kilómetros pavimentados y 86 kilómetros de senda peatonal ampliada, que permitirá el flujo vehicular en toda la ruta.

En los casos señalados he hecho la distinción entre los sectores donde existía camino previamente y aquellos donde no existe. En los sectores donde no existe camino, había que hacer estudios de diseño. En el sector entre Pichanco y Caleta Gonzalo hicimos tres estudios, que comprendieron los siguientes tramos: Pichanco-Huinay, 32 kilómetros; Huinay-Leptepú, 22 kilómetros, y Pillán-Caleta Gonzalo, 32 kilómetros. En este último tramo hemos hecho más eficiente la gestión y hemos disminuido de 32 kilómetros a 21,5 kilómetros. Aclaro que estas medidas han sido desarrolladas en mesas de trabajo. Hemos avanzado a pasos firmes con los estudios. Cuando no existe camino, los procesos de expropiación son mucho más largos, pues no se trata de llegar y expropiar. Primero hay que definir la franja, esto es, qué se va a expropiar. Ello requiere declaraciones de impacto ambiental y la aplicación de otros sistemas que son complejos y que demoran. De todos modos, hemos innovado en apurar esos procesos.

Situación del programa de expropiaciones en la ruta 7 norte.

En la Región de Los Lagos hay seis sectores a expropiar: Hornopirén-Pichanco; Pichanco-Huinay; Huinay-Leptepú; Leptepú-Fiordo Largo; Fiordo Largo-Caleta Gonzalo, y Caleta Gonzalo-Santa Bárbara. En tres de ellos -Pichanco-Huinay; Huinay-Leptepú, y Caleta Gonzalo- hemos tenido que desarrollar los estudios correspondientes para saber por dónde se va a construir el camino.

En los otros sectores ya iniciamos los procesos de expropiación; por lo tanto, estamos bastante más adelantados que lo que muchos piensan.

Fases de una expropiación.

En este punto quiero referirme a la forma en que, como ministerio, hemos agilizado el proceso.

Normalmente, para hacer una expropiación se requiere un estudio de diseño finalizado. Solo entonces el Ministerio de Desarrollo Social permite la expropiación. Lo que hicimos en este caso fue obtener una autorización especial de ese ministerio, para efectuar la confección de los planos de expropiación a través de un sistema de láser aerotransportado, que es una fotografía aérea, con ciertas características, que entrega 85 por ciento de seguridad. El otro 15 por ciento, que corresponde a los sectores más complejos, hay que revisarlo en terreno. Con ese plano ya podemos iniciar la expropiación. Por lo tanto, hemos avanzado. Este sistema es único en Chile. Es primera vez que se aplica y nos permite ganar tiempo.

Programa de expropiaciones de la ruta 7 Norte, entre Hornopirén y Pichanco.

Este trazado tiene una longitud de 32 kilómetros. Allí existe un camino. Lo que hay que hacer es una expropiación para ensanchar el camino, transformarlo en camino básico y después pavimentarlo. La superficie a expropiar es de 208 hectáreas, proceso que se inició en junio de 2013. Dados los tiempos de demora de este proceso -entre un año y un año y medio-, esos terrenos estarán completamente inscritos a nombre del fisco en mayo de 2014. La inversión estimada es de 416.000 millones de pesos en ese tramo de 6 kilómetros que mencioné anteriormente. Como aparece en el cuadro, la longitud, la faja y los lotes se van definiendo una vez que se termina el estudio de diseño, porque, de acuerdo con la geometría que requieren las curvas, se deben expropiar un sector más amplio y otro más pequeño. Lo mismo ocurre con los puentes.

El segundo sector está entre Pichanco y Huinay, con una longitud de 32 kilómetros. Allí también estamos proyectando la expropiación de una faja de cien metros, que hace un total de 320 hectáreas.

Este mes de agosto se inicia el proceso de expropiaciones, y en marzo del próximo año esos predios estarán inscritos en el Conservador de Bienes Raíces. El pago se efectuará en mayo del próximo año, y la inversión estimada es de 640 millones de pesos. Esas expropiaciones afectarán a las fundaciones Pumalín y Huinay, y se están definiendo las fajas y los lotes a expropiar.

Quiero comentar algo. Hace dos años, formamos una mesa de trabajo con la Fundación Pumalín, lo que nos ha permitido avanzar mucho más rápido. A veces, se nos pregunta por qué no aplicamos la ley y forzamos las expropiaciones. También podríamos hacerlo; pero gracias a esta mesa de trabajo hemos avanzado más rápido y estamos acortando los cronogramas.

El otro sector es Huinay-Leptepú, que seguramente ustedes han conocido a través de las noticias. Tiene una longitud de 22 kilómetros, pero hay un sector silvoagropecuario de 6,3 kilómetros donde no es necesario hacer un estudio de impacto medioambiental, lo que nos permite avanzar más rápido. Acabamos de suscribir el convenio con el CMT para comenzar a trabajar cuanto antes en ese sector.

Esta expropiación también afecta a las fundaciones Pumalín y Huinay, y a cuatro parceleros privados. Ya se inició el proceso de notificación de las expropiaciones. Tengo aquí algunos casos que fueron recibidos por los afectados; pero como estas expropiaciones son el resultado de una mesa de trabajo, todo está adelantado. En ese sector, los trabajos terminarán con una senda de penetración, a fines de 2014, y en los 6,3 primeros kilómetros tendremos una senda de penetración ampliada que permitirá el tránsito de vehículos.

Después, también en el sector del Parque Pumalín, entre Leptepú y Fiordo Largo, existía un camino antiguo, por lo que solo expropiamos 31,5 hectáreas. ¿Por qué lo hicimos? Porque era necesario ensanchar y mejorar ese camino. Iniciamos el proceso de expropiación en septiembre de 2011 y los terrenos ya están inscritos a nombre del fisco. En febrero de 2012 se pagaron a la Fundación Pumalín los 75 millones de pesos que demandó esa expropiación. Falta sanear tres lotes, debido a que dicha fundación tiene problemas con los títulos, pero eso es parte de un proceso judicial.

Finalmente, tenemos Fiordo Largo (Pillán) y Caleta Gonzalo, donde existe un sector que, como les decía, hemos sido más eficiente. Los 32 kilómetros que inicialmente planeábamos expropiar se rebajaron a 21,5 porque hicimos un trazado más eficiente. El proceso de expropiación comenzó en abril de 2013 y los terrenos debieran estar inscritos en el Conservador de Bienes Raíces en abril de 2014. En junio se pagará la expropiación, equivalente, más o menos, a 640 millones de pesos.

El sector entre Caleta Gonzalo y Santa Bárbara, que es el último al cual me había referido, comprende 45 kilómetros, y solo será necesario expropiar una faja de 30 metros porque ya existe un camino. En total, serán 135 hectáreas correspondientes a 85 lotes. El proceso de expropiación ya se inició y en febrero del próximo año estará inscrita una parte de los lotes a nombre del fisco.

En resumen, de los 251 kilómetros que comprenden todos los sectores que he mencionado, prácticamente todos están en proceso de expropiación, de acuerdo a los cronogramas.

Insisto en que este proceso no se puede apurar porque es necesario definir el trazado del camino donde no existe nada. En las noticias se dijo algo histórico porque hacía muchos años que no se abría un camino nuevo en la ruta 7 Norte.

Como ya me referí a los estudios y al estado en que se encuentra el proceso de las expropiaciones, voy a explicar en qué situación están los tramos desde Puerto Montt a Coyhaique. Puerto Montt urbano. Ampliación de la doble calzada, 1,7 kilómetros, entre calle Copiapó y Río Puelche; se inauguró en marzo de este año. Después, entre Chaica y Cuesta La Arena, pavimentación de 7,1 kilómetros. Termina en diciembre de este año. Entre Puelche y Contao -que es el puente Puñón- son 14 kilómetros. Se llamó a licitación, se adjudicó en 2011 y la obra estará terminada en octubre de este año. Entre puente Puñón y puente Cisnes son 14 kilómetros; se está dibujando el trazado de la ruta. Las obras de pavimentación empiezan en septiembre de este año y terminarán a principios de 2015.

Quiero ser muy responsable. La prioridad presidencial, de acuerdo con los cronogramas establecidos, es completar la pavimentación en 2017. Nosotros estamos trabajando de acuerdo con los cronogramas y vamos bien; pero es difícil apurarse más porque hay que hacer bien las cosas. De los 86 kilómetros que van a faltar, que ya no serán 86, sino 75,5, vamos a tener el estudio listo y la senda trazada para pavimentar. De esos kilómetros hay 6,3 que tendrán una senda con capacidad vehicular.

De puente Cisnes a Pichicolo son 13 kilómetros. Está en ejecución el estudio de diseño de pavimento; las obras empezarán el segundo semestre del próximo año y terminarán a principios de 2016. De Pichicolo a Hornopirén son 14 kilómetros; actualmente, se están realizando los trabajos de pavimentación y terminarán en marzo de 2014. De Hornopirén a Pichanco son 32 kilómetros, con dos subtramos: 13 kilómetros de Hornopirén, cuya pavimentación se inicia a fines de este año y termina en 2014. En el otro tramo, de 19 kilómetros, se iniciaron las obras básicas de instalación de ripio. En el primer semestre de 2014 se repararán puentes, porque hay muchos. Tal vez, después podría profundizar en ello. Su pavimentación se iniciará en septiembre de 2015, para finalizar en septiembre de 2017.

Aquí también quiero detenerme para explicar algo. Cuando se hace una obra básica no se puede pavimentar de inmediato; es necesario esperar un año para que asiente el terreno; de lo contrario, este empieza a ceder. En esos lugares el terreno es bastante irregular y tiene mucha vegetación por debajo. En muchos sectores hemos tenido que instalar adocretos, que es un sistema que permite ir absorbiendo los movimientos que se producen en la tierra, porque son caminos que están en permanente desarrollo.

En este segundo tramo, de Pichanco, existe un enorme farellón de roca que es una maravilla. Allí vamos a aplicar un método de corte de roca con plasma, para no ocasionar daño al medio ambiente. Es lo mismo que estamos haciendo en la cuesta Las Chilcas. Antes se utilizaban explosivos; ahora, por el mismo agujero se mete plasma y se le aplica corriente eléctrica. Uno puede estar a unos 50 centímetros y la roca no golpea. Como digo, de esa forma ocasionamos menos daño al medio ambiente; es un método mucho más eficiente.

Entre Pichanco y Huinay hay 32 kilómetros. En septiembre de 2011 llamamos a licitación para los estudios de diseño; se adjudicó en diciembre, estos se iniciaron en 2012 y finalizan en 2014. Ya me referí a los estudios del tramo Huinay-Leptepú. Como decía, el 27 de agosto se inició el proceso de notificación de las expropiaciones a los propietarios, como resultado de la mesa de trabajo a la cual ya me referí.

Entre Leptepú y Fiordo Largo hay 10,5 kilómetros. Estaba en ejecución la obra básica que finalizó en junio de este año. La pavimentación se iniciará en junio de 2014 y terminará en 2015. De Fiordo Largo a Caleta Gonzalo son 32 kilómetros. En diciembre de 2012 se iniciaron los estudios de diseño y finalizarán en abril de 2015. Después viene la pavimentación. De Caleta Gonzalo a Santa Bárbara son 45 kilómetros; las obras se inician a fines de este año. Son dos tramos: Santa Bárbara-Chaitén, de 10,7 kilómetros, ya pavimentados, y Chaitén-Michimahuida, de 33 kilómetros en que se realizan mantenciones.

Luego tenemos el tramo Michimahuida-Puerto Cárdenas, de 15 kilómetros. Ha habido tres empresas, Comsa, Kodama y Edeco, que han presentado problemas. Para no perder tiempo se destinaron esos recursos para avanzar más en otras obras, por lo cual hemos relicitado. Se actuó rápidamente. Ya está terminado el pavimento y se encuentran en ejecución los trabajos de terminaciones. Las obras finalizarán en diciembre de 2013.

Entre Puerto Cárdenas (puerto Yelcho) y Santa Lucía tenemos 31 kilómetros. Aquí, estamos en proceso de liquidación anticipada. Se relicitará en octubre de este año y se continuarán las obras en enero de 2014, para terminar en 2016.

Entre Villa Santa Lucía y límite regional tenemos 31 kilómetros. Estamos en proceso de instalación de faenas. La fecha de inicio estimado de las obras de pavimento es octubre de 2014, y finalizarían en mayo de 2015.

Entre el límite regional y La Junta tenemos un tramo de 36 kilómetros. Estamos en la etapa de estudios de diseño del pavimento, que finalizará en noviembre de 2013. Luego se licitarán las obras.

Aquí tenemos dos subtramos: límite regional-La Tolva, de 22 kilómetros, y La Tolva-La Junta, de 14 kilómetros.

Luego tenemos el tramo La Junta-Puyuhuapi, de 44 kilómetros. Este tramo se divide en tres subtramos: el primero, La Junta-puente Alc. Las Cascadas, de 15 kilómetros. Se iniciaron las obras de pavimentación en enero de 2012. Hubo que realizar una liquidación anticipada con una de las tres empresas que mencioné. Las obras de pavimentación se relicitaron en mayo de 2013. El inicio de las obras está contemplado para diciembre de 2013, y su finalización para mayo de 2015.

El segundo puente Alc. Las Cascadas-Pangue, de 15 kilómetros. Las obras de pavimentación se iniciaron en diciembre de 2012. Se adelantó este tramo dada la liquidación anticipada del tramo anterior. Las obras finalizarán en abril de 2014 y se contó con ayuda de fondos del FNDR.

El tercero, Pangue-Puyuhuapi (Lago Risopatrón), de 14 kilómetros. Las obras se licitan en agosto de 2013; las obras básicas se iniciarán a fines de este año. Las obras de pavimentación comenzarán en diciembre de 2014 y, según el cronograma, finalizarán en octubre de 2016. Se obtuvo la resolución de calificación ambiental para el inicio de las obras básicas.

En cuanto a puente Pascua, variante Puyuhuapi, las obras se licitarán en septiembre de 2013 y el inicio de las obras será a principios de 2014.

Después tenemos el tramo Puyuhuapi-puente El Queulat, de 41 kilómetros. En este caso, ya se cuenta con la resolución de calificación ambiental (RCA), para iniciar las obras. Aquí también existen varios subtramos, con distintos estados de pavimentación.

Entre puente Queulat y bifurcación Cisnes tenemos un tramo de 20 kilómetros. Se licita en agosto de 2013. El inicio de las obras básicas está contemplado para octubre de 2014, y su finalización, un año después, en octubre de 2015. El inicio de la pavimentación será en enero de 2016, y su finalización, en mayo de 2017.

A continuación tenemos la bifurcación Cisnes-puerto Cisnes, de 32 kilómetros. Hay 18 kilómetros ya pavimentados y aún resta por pavimentar 14. Hay estudios de diseño para pavimento. Se licitarán las obras a fines de 2013. Si bien esto no es parte de la Ruta 7, considero relevante destacar la gran inversión que se ha realizado en Puerto Cisnes, específicamente en su muelle.

En otra oportunidad me gustaría referirme a las otras inversiones que se están llevando a cabo para hacer más productiva esta zona, porque no basta solo con conectividad. Lo mínimo es que la región esté conectada; pero también hay que hacer obras para entregar herramientas de productividad a los habitantes de esa zona.

Después tenemos bifurcación Cisnes-La Zaranda, de 47 kilómetros. En este tramo el pavimento se encuentra en buen estado de conservación.

Luego tenemos el tramo La Zaranda-Mina El Toqui, de 19 kilómetros. Estamos en proceso de recepción de obras de pavimentación.

A continuación viene el tramo Mina El Toqui-Coyhaique, de 101 kilómetros. En este tramo el pavimento también se encuentra en buen estado de conservación.

EL señor **ALINCO**.- Lo que nos interesa es Pumalín.

El señor **PALACIOS** (ministro de Obras Públicas subrogante).- Señor Presidente, eso ya lo comenté.

En todo caso, repito que llevamos 98 lotes expropiados. En cuanto al resto, pronto comenzaremos las expropiaciones.

En cuanto a la situación actual de la ruta 7 sur, que también es importante, debo señalar lo siguiente:

Entre Coyhaique y Puerto Yungay hay 458 kilómetros, de los cuales solo los primeros 95 están pavimentados, desde el kilómetro cero, en Coyhaique, hasta el ingreso a Villa Cerro Castillo.

Desde Villa Cerro Castillo hasta Puerto Yungay hay 363 kilómetros de camino de bajo estándar.

En términos de denominación, la ruta 7 termina en puerto Yungay.

Quiero empalmar lo que estoy señalando con la situación de Magallanes. El gran sueño es poder conectar lo que estamos haciendo en Puerto Natales -también con el Cuerpo Militar del Trabajo, mediante un convenio- hasta el Fiordo Staines. La idea es poder conectar por ruta marítima hasta puerto Yungay. Así le ahorráramos una gran cantidad de horas de trayecto a quienes se trasladan desde Puerto Yungay hasta Puerto Natales.

Desde el cruce Murta hasta Puerto Yungay tenemos 273 kilómetros. Aquí, se preparan las bases de licitación para los estudios de diseño de la obra básica, divididos en tramos de no más de 40 kilómetros, exceptuando los 8 kilómetros de la cuesta El Manzano, donde hoy se

ejecutan obras. La razón es que esta cuesta es muy riesgosa y ha habido accidentes. Por eso, nos hemos apurado en iniciar estas obras, mientras que las otras están todavía en etapa de planificación.

Desde Puerto Yungay hasta Bahía Bahamondes (8 kilómetros al sur de Villa O'Higgins) hay 105 kilómetros. Se preparan las bases de licitación para los estudios de diseño de obra básica, divididos en tramos.

Desde la cuesta El Manzano hasta la curva de las Eses hay 8 Kilómetros. Se trata de un camino de bajo estándar desde el kilómetro 310 al 318, que cuenta con diseño de ingeniería a nivel de obras básicas, con una variante que mejora el trazado. En esta cuesta quedaron varados 62 camiones el año 2011, cortando la ruta por seis horas. Se obtuvo la recomendación favorable RS del Ministerio de Desarrollo Social y se iniciaron las obras el 2013, con fondos FNDR dispuestos por el gobierno regional de Aysén. La ejecución de la obra básica finalizará en marzo 2014.

Quiero señalar que existe la disposición absoluta de este Gobierno y del Presidente Sebastián Piñera en cuanto a llevar adelante la conectividad de esa zona. Prueba de ello es la información que he mostrado a la Sala. Por eso, agradezco a la Cámara de Diputados el interés mostrado. Hemos actualizado la información de lo que se ha realizado con gran esfuerzo.

Considero que lo expuesto es una meta país, pues se trata de unir Chile por Chile. No soy el primero que lo dice, pues lo han expresado varios parlamentarios que representan a las zonas que he mencionado.

El Ministerio de Obras Públicas está a vuestra disposición para seguir avanzado en estas materias.

Muchas gracias.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura al único proyecto de acuerdo que se presentó.

El señor **ROJAS** (Prosecretario).- Proyecto de acuerdo N° 942, de los diputados señores Sandoval, Rosales, de la diputada señora Goic, doña Carolina; de los diputados señores Alinco, Rojas, Recondo, de la diputada señora Molina, doña Andrea, y de los diputados señores Vilches, Marinovic y Hernández, en cuya parte dispositiva señala lo siguiente:

La Cámara de Diputados acuerda:

Solicitar a su excelencia el Presidente de la República, don Sebastián Piñera Echenique, lo siguiente:

1. Impulsar el desarrollo económico de la Región de Aysén con una visión territorial integradora, a través de la construcción y total pavimentación de la carretera austral, precisando con claridad los plazos de estas obras.

2. Que su ejecución financiera provenga exclusivamente de los fondos del Estado, sin que los gobiernos regionales deban proporcionar parte de sus recursos en la pavimentación de esta carretera.

3. Se implemente una evaluación social multipropósito, con el objetivo de visibilizar la diversidad de beneficios que posee, al igual como se hizo con el proyecto del puente sobre el Canal de Chacao, otorgándose además para este tramo prioridad presidencial, tal como se hizo con la ruta 7 Norte.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- En votación el proyecto de acuerdo.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 56 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

El señor **ELUCHANS** (Presidente).- **Aprobado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Alinco Bustos René; Auth Stewart Pepe; Baltolú Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Bobadilla Muñoz Sergio; Calderón Bassi Giovanni; Cerda García Eduardo; Ceroni Fuentes Guillermo; Cristi Marfil María Angélica; Delmastro Naso Roberto; Eluchans Urenda Edmundo; Espinoza Sandoval Fidel; Estay Peñaloza Enrique; Goic Boroevic Carolina; González Torres Rodrigo; Harboe Bascuñán Felipe; Hoffmann Opazo María José; Isasi Barbieri Marta; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Kast Rist José Antonio; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Rosales Guzmán Joel; Macaya Danús Javier; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Morales Muñoz Celso; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Sabag Villalobos Jorge; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Schilling Rodríguez Marcelo; Torres Jeldes Víctor; Tuma Zedan Joaquín; Turre Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Verdugo Soto Germán; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías.

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

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

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

-Se levantó la sesión a las 21.40 horas.

TOMÁS PALOMINOS BESOAIN,

Jefe de la Redacción de Sesiones.

VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1. OFICIO DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. (BOLETÍN N° 6499-11)

“Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en formular las siguientes indicaciones al proyecto de ley sobre tenencia responsable de mascotas y animales de compañía, a fin de que sean consideradas durante la discusión del mismo en el seno de esa H. Corporación:

I. FUNDAMENTOS DE LA INDICACIÓN

Con ocasión de la tramitación legislativa del Proyecto de Ley sobre Tenencia Responsable de Mascotas y Animales de Compañía (Boletín 6499-11), nuestro Gobierno ha estimado pertinente formular un reordenamiento de las funciones institucionales asignadas en dicho proyecto legislativo. Lo anterior, con el fin de otorgar una debida sistematización a las atribuciones propuestas para la administración del Estado, de tal modo de entregarlas a aquellos entes públicos dotados de las competencias técnicas adecuadas para impulsar la tenencia responsable de mascotas como política pública a nivel país.

En efecto, la tenencia responsable de mascotas debe conjugar las normas de adecuada tenencia con las necesidades de salud pública de la población, especialmente respecto al control de los factores ambientales que puedan promover el contagio de enfermedades por contacto con animales (zoonosis), labor que corresponde a la Autoridad Sanitaria. De la misma manera, resulta adecuado que sea la entidad encargada de la salud pública quien lidere las actividades asociadas a la tenencia responsable de animales de compañía, como su registro, esterilización, vacunación e identificación.

Este reordenamiento obedece también a sugerencias formuladas por los integrantes la Comisión de Salud de la Cámara de Diputados, las cuales serán acogidas con el objeto de llegar a los acuerdos necesarios que permitan avanzar en la aprobación del proyecto.

De esta forma, la indicación que se propone, considera:

1. Otorgar al Ministerio de Salud la facultad de intermediar la dictación de reglamentos relacionados con la forma y condiciones en que se aplicarán las normas de tenencia responsable de animales, especialmente de aquellos de la especie canina calificados como potencialmente peligrosos (Artículo 4°, inciso primero, del texto aprobado en primer trámite), y, en general, sobre tenencia responsable de mascotas o animales de compañía, a las que deberán sujetarse las ordenanzas municipales que se dicten sobre la materia (Artículo 5°, del texto aprobado en primer trámite).

2. Entregar al Ministerio de Salud la Administración de los registros que se proponen en el Título IV del Proyecto de Ley en cuestión, actividad que se ejecutará por intermedio de sus Secretarías Regionales Ministeriales de Salud.

II. INDICACIONES

En consideración de lo expuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideración las siguientes indicaciones:

AL ARTÍCULO 4º

1) Para reemplazar en el inciso primero del artículo 4º, la expresión “Ministerio del Interior y Seguridad Pública” por “Ministerio de Salud”.

AL ARTÍCULO 5º

2) Para sustituir en el inciso primero, la expresión “Ministerio del Interior y Seguridad Pública” por “Ministerio de Salud”.

AL ARTÍCULO 12

3) Para reemplazar en el inciso primero, la expresión “Ministerio del Interior y Seguridad Pública” por “Ministerio de Salud”.

4) Para sustituir en el inciso final la frase “Ministerio del Interior y Seguridad Pública” por “Ministerio de Salud”.

AL ARTÍCULO 27

5) Para reemplazar el inciso primero del artículo 27, por el siguiente:

“Sin perjuicio de las facultades y atribuciones del Ministerio Público y de Carabineros de Chile, la fiscalización y el cumplimiento de las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, corresponderá a las municipalidades en las materias de su competencia y a la autoridad sanitaria que las ejercerá de conformidad a lo establecido en el Código Sanitario, en especial su Libro Décimo.”.

Dios guarde a V.E.

(Fdo.): SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República; ANDRÉS CHADWICK PIÑERA, Ministro del Interior y Seguridad Pública; JAIME MAÑALICH MUXI, Ministro de Salud”

**2. INFORME DE LA COMISIÓN DE MINERÍA Y ENERGÍA RECAÍDO EN LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, AL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA OTORGAR CONCESIONES ELÉCTRICAS.
(BOLETÍN N° 8270-08) (O).**

“Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Minería y Energía, pasa a informaros acerca de las observaciones formuladas por S.E. el Presidente de la República, respecto del proyecto de ley que establece procedimientos para otorgar concesiones eléctricas. Su urgencia ha sido calificada de “discusión inmediata”.

Cabe recordar que el proyecto de ley propone adecuar y actualizar la Ley General de Servicios Eléctricos, que data del año 1982, en consideración a que el actual procedimiento concesionario ha quedado obsoleto frente al nuevo escenario regulatorio, con las demandas de mayor seguridad de suministro y con la entrada de las Energías Renovables no Convencionales (ERNC) y los Pequeños Medios de Generación Distribuidos (PMGD) que el país requiere impulsar.

-0-

Con el objeto de colaborar con la Comisión, asistió el Ministro de Energía, señor Jorge Bunster Betteley y el Asesor señor Jaime Espínola.

-0-

ANTECEDENTES.

Mediante el oficio N° 10.870, de fecha 14 de agosto de 2013, el Congreso Nacional comunicó a S.E. el Presidente de la República, que tuvo a bien aprobar el proyecto de ley, señalado anteriormente.

Posteriormente, por oficio N° 183-361, de fecha 21 de agosto de 2013, S.E. el Presidente de la República formuló observaciones al referido proyecto de ley, en uso de la facultad que le confiere el inciso primero del artículo 73 de la Constitución Política de la República y de conformidad con lo establecido en el Título III de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Señala el Ejecutivo que el texto del proyecto aprobado por el Congreso Nacional, modifica el Decreto con Fuerza de Ley N°4/20.018, del año 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 1982, del Ministerio de Minería, que contiene la Ley General de Servicios Eléctricos, específicamente en lo referente al procedimiento aplicable al otorgamiento de las concesiones que en dicho texto se regulan, para agilizar su tramitación.

Se reitera en términos generales, que el objetivo principal de la iniciativa en comento, es adecuar y actualizar la Ley General de Servicios Eléctricos que data del año 1982.

Al respecto, en los últimos años se ha podido apreciar un retraso significativo y cada vez más recurrente en la obtención de los permisos, autorizaciones o actuaciones administrativas requeridas para desarrollar cualquier infraestructura energética eléctrica, sea ésta de una central de generación hidráulica o de líneas para la transmisión o distribución de la energía generada. En relación con los permisos o con las autorizaciones, se puede señalar, que existen diversas competencias por parte de numerosos órganos de la Administración del Estado -ya sea centralizada o descentralizada-, que son propios de la concesión eléctrica, a raíz de lo cual, hay problemas que requieren una mayor urgencia en su solución.

Además, es importante tener en consideración que las deficiencias que tiene el actual procedimiento concesional, han provocado una gran incertidumbre para los inversionistas, lo que finalmente derivará en un mayor costo de la energía y una menor seguridad del servicio.

Por otra parte, las modificaciones que incorpora el proyecto de ley apuntan principalmente a lo siguiente:

a.- Simplificar el proceso de concesión provisional, de manera que sus requisitos sean más acordes con los fines y características de la misma, haciéndola así más atractiva para que los inversionistas desarrollen sus proyectos, de manera de subsanar su actual subutilización. Esto redundará en considerables eficiencias para el sistema en su conjunto, ya que, en el caso de licitaciones para construcción y operación de líneas del sistema troncal, es esperable que las propuestas se hagan con estudios previos, evitando el actual traspaso al usuario final de las incertidumbres asociadas en la forma de un sobre costo adicionado al valor de inversión ofertado.

b.- Realizar una adecuación general de los plazos en el proceso concesional administrativo, que involucran a todas las partes concernidas, esto es, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, el solicitante y los posibles afectados.

c.- Mejorar el proceso de las notificaciones que se le hacen a los afectados, respecto de los planos que contienen las servidumbres eléctricas, reduciéndose los medios de notificación de cinco a dos: las notificaciones notariales y las judiciales, dado que en la práctica estos medios de notificación han evidenciado ser los más eficaces y expeditos. Asimismo, el proyecto contempla la posibilidad de notificar por aviso, en caso que se acredite haber agotado las otras vías de notificación.

d.- Establecer procedimientos judiciales sumarios para todo tipo de reclamos no contemplados en la Ley General de Servicios Eléctricos, para darle una adecuada celeridad al proceso concesional.

e.- Incorporar la posibilidad de dividir la solicitud de concesión sólo con el propósito de obtener el título de concesionario, para que proyectos de grandes longitudes, como aquellos que usualmente componen las licitaciones troncales, puedan dividirse sólo para efectos de la tramitación concesional, no operando tal división para efectos de la tramitación ambiental.

f.- Modificar el procedimiento de tasación de los inmuebles, creándose una “Comisión Tasadora”, con requisitos más exigentes para poder conformarlas, la que, mediante cambios precisos, estará dotada de mejores herramientas para desarrollar su función en beneficio de todas las partes involucradas.

g.- Establecer un sistema de mecanismo de solución de conflictos entre los diferentes tipos de concesionarios. Además es necesario fijar un procedimiento arbitral forzoso, con el fin de no entorpecer el desarrollo armónico y oportuno de nuestra matriz eléctrica.

PROYECTO DE LEY DESPACHADO POR EL H. CONGRESO NACIONAL.

El Ejecutivo explica que durante la discusión producida en el Parlamento, se presentaron diversas indicaciones, las cuales generaron un amplio consenso en ambas Cámaras, salvo aquellas que intentaron abordar materias relativas a la consulta indígena contemplada en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y consagrar expresamente en la ley el cumplimiento a la normativa sobre áreas silvestres protegidas.

Se plantea que estas materias fueron objeto de un amplio debate y derivaron finalmente en la presentación de nuevas indicaciones, las que resultaron aprobadas por el Senado. Posteriormente, en el tercer trámite constitucional, la Cámara de Diputados rechazó entre otras materias, las modificaciones introducidas por el Senado, sobre la consulta indígena contemplada en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y sobre el cumplimiento de la normativa sobre áreas silvestres protegidas.

Por consiguiente, se constituyó al efecto una Comisión Mixta, en virtud de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución Política de la República.

En la Comisión Mixta, nuevamente se produjeron discrepancias respecto de estas materias, proponiéndose finalmente por seis votos a cuatro, mantener la redacción aprobada por el H. Senado.

Finalmente se indica, que cuando se sometió el informe de la Comisión Mixta a la ratificación en la Sala de la Cámara de Diputados en sesión celebrada el 13 de agosto de 2013, se advirtió que las materias relativas a la consulta indígena contemplada en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y el cumplimiento a la normativa sobre áreas silvestres protegidas, nuevamente se produjeron controversias. En atención a ello, se planteó la necesidad imperiosa, que nuestro país pueda contar con una política energética que asegure un desarrollo seguro y sustentable en el tiempo. Es por ello, que se suscribió un acuerdo político entre el Ejecutivo representado por los Ministros de Energía y Secretaría General de la Presidencia, con los Jefes de Bancada del Partido Radical, Partido por la Democracia, Partido Demócrata Cristiano, Partido Renovación Nacional y Partido Unión Demócrata Independiente, en el que se estableció que los parlamentarios se comprometían a votar favorablemente la propuesta efectuada por la Comisión Mixta y a su vez, el Ejecutivo se comprometió a presentar un veto supresivo respecto de las materias en discusión. Luego de esto, la Cámara ratificó por amplia mayoría el informe de la Comisión Mixta. También el H Senado, el mismo día 13 de agosto de 2013, aprobó el señalado informe.

TRATAMIENTO DEL VETO EN EL SENO DE VUESTRA COMISIÓN.

El Ministro de Energía, señor Jorge Bunster, explicó que el veto formulado por S.E. el Presidente de la República respecto del proyecto de ley, obedece al ejercicio de las facultades establecidas en el inciso primero del artículo 73 de la Constitución Política y en el Título III de la ley orgánica del Congreso Nacional.

Destacó que una vez despachado el presente proyecto por el H. Senado, en segundo trámite constitucional, se constituyó una Comisión Mixta que tuvo por objeto resolver las diferencias entre ambas ramas del Congreso Nacional, instancia en la cual se llegó a amplios consensos, salvo en aquellos aspectos relacionados con la consulta indígena contemplada por el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y en lo referente a las áreas silvestres protegidas, aspectos introducidos en el H. Senado.

Por lo tanto, en atención a lo anterior y la necesidad que tiene el Ejecutivo de contar en forma urgente con una política energética para que el país pueda asegurar un desarrollo sustentable de la actividad y se adecue a los nuevos tiempos, es que se suscribió un acuerdo político entre las diversas bancadas, las cuales están orientadas a generar, por una parte, el avance en la tramitación del proyecto en el Congreso y, por otra, el compromiso que tiene el Gobierno con las diferentes bancadas, pasa a formular un veto supresivo respecto de las materias aludidas.

-0-

En mérito de lo anterior, S.E. el Presidente de la República formuló un veto supresivo, del proyecto aprobado por el H. Congreso Nacional, con el objeto de suprimir del texto del proyecto aprobado por el Congreso Nacional, lo relativo a la consulta indígena contemplada en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y consagrar expresamente en la ley el cumplimiento a la normativa sobre áreas silvestres protegidas.

Se propone por lo tanto,

Suprimir el numeral segundo y catorce del Artículo Único.

-Puesta en votación la observación formulada por S.E. el Presidente de la República, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes señores Harboe, Kort, Latorre, Lemus, Vilches y Ward.

Como consecuencia de lo anterior y por las consideraciones que dará a conocer oportunamente el Diputado Informante, señor Issa Kort, vuestra Comisión de Minería y Energía, os recomienda la aprobación de la Observación formulada por S.E. el Presidente de la República.

Sala de la Comisión, a 27 de agosto de 2013.

Tratado y acordado, conforme se consigna en el acta de fecha 27 de agosto de 2013, con la asistencia de los Diputados señores Vilches, don Carlos (Presidente); Harboe, don Felipe; Kort, don Issa; Latorre, don Juan Carlos; Lemus, don Luis; Nuñez, don Marco Antonio, y Ward, don Felipe.

(Fdo.): PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA, Secretario de la Comisión”.

**3. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DEL SEÑOR DIPUTADO RIVAS, SOBRE “REFORMA CONSTITUCIONAL QUE PRECISA EL DOMICILIO ELECTORAL DE LOS CANDIDATOS AL CONGRESO NACIONAL Y LA FORMA DE REEMPLAZO EN CASO DE VACANCIA.”.
(BOLETÍN N° 9074-07).**

“La presente Reforma Constitucional es parte de un proyecto de ley que busca perfeccionar e introducir niveles más exigentes de transparencia a nuestra democracia, que se anuncia representativa, pero que en los hechos, muchas veces, sólo se percibe como el espacio de unos pocos.

Lo primero que aborda este proyecto de reforma es definir con claridad lo que es el “domicilio electoral”. En la actualidad, la ley habla de “residencia” de los candidatos y dicha ambigüedad ha derivado en abusos a la hora de inscribirse a los postulantes al Congreso, quienes con el sólo requisito de una declaración jurada ante notario, “certifican” su residencia, pero no el vínculo real y objetivo con el territorio al cual pretender representar.

Lo segundo que aborda el presente proyecto es el sistema de reemplazo de los diputados y senadores en caso de vacancia. Anteriormente, dichos reemplazos eran cubiertos con el compañero de lista del pacto electoral. Tiempo después se modificó el sistema, dejando dicha decisión al partido político que patrocinó al parlamentario que originó la vacancia, empeorando la calidad del sistema ya que, por lo menos, el compañero de lista había realizado campaña y obtenido votos para representar a ese distrito o circunscripción.

El sistema que posponemos es simple: la vacancia será llenada declarando a la tercera más alta mayoría de votos individuales obtenida en la elección en que se eligió al parlamentario que originó la vacancia.

PROYECTO DE LEY.

ARTÍCULO PRIMERO.- Refórmase la Constitución Política de la República de la siguiente manera:

a) Sustitúyase el actual artículo 48 por el siguiente:

“Artículo 48.- Para ser elegido diputado se requiere ser ciudadano con derecho a sufragio, tener cumplidos veintiún años de edad, haber cursado la enseñanza media o equivalente, y tener domicilio electoral en el distrito electoral correspondiente durante un plazo no inferior a dos años, contados hacia atrás desde el día de la elección.”

B Sustitúyase el Artículo 50 por el siguiente:

“Artículo 50.- Para ser elegido senador se requiere ser ciudadano con derecho a sufragio, tener cumplidos treinta y cinco años de edad, haber cursado la enseñanza media o equivalente, y tener domicilio electoral en la Región correspondiente a la circunscripción electoral durante un plazo no inferior a cuatro años, contados hacia atrás desde el día de la elección.”

c) Sustitúyase el Artículo 51 por el siguiente:

“Artículo 51.- Se entenderá que los diputados tienen, por el solo ministerio de la ley, su domicilio electoral y residencia en la región correspondiente, mientras se encuentren en ejercicio de su cargo.

Las elecciones de diputados y de senadores se efectuarán conjuntamente. Los parlamentarios podrán ser reelegidos en sus cargos.

Las vacantes de diputados y las de senadores se proveerán con el ciudadano que obtuvo individualmente la tercera más alta mayoría de sufragios en la elección en la que fue elegido el parlamentario que originó la vacante.

El nuevo diputado o senador ejercerá sus funciones por el término que faltaba a quien originó la vacante.

En ningún caso procederán elecciones complementarias.”

ARTÍCULO SEGUNDO.- Las normas contenidas en este proyecto de ley sólo serán aplicables a las elecciones parlamentarias que se lleven a cabo con posterioridad a su promulgación como ley de la República.

Sin perjuicio de lo anterior, su entrada en vigencia no podrá ser nunca anterior al 1° de enero de 2014”.

4. PROYECTO INICIADO EN MOCIÓN DEL SEÑOR DIPUTADO RIVAS, QUE “MODIFICA DIVERSOS CUERPOS LEGALES CON EL OBJETO DE PRECISAR LOS ALCANCES DEL DOMICILIO ELECTORAL DE LOS CIUDADANOS Y GARANTIZAR CONDICIONES ELECTORALES ECUÁNIMES A LOS CANDIDATOS EN LAS ELECCIONES PARLAMENTARIAS.”. (BOLETÍN N° 9075-06).

“El presente proyecto de ley busca que las candidaturas parlamentarias, sean estas bajo el patrocinio de un partido político o bien independientes, puedan competir en igualdad de condiciones en las elecciones de diputados y senadores, todo ello manteniendo el número actual de parlamentarios en las dos cámaras del Congreso Nacional.

Por otra parte, el proyecto busca que las candidaturas parlamentarias, siempre en relación con los electores, sean lo más representativas del quehacer social del territorio al cual pretenden representar. Por ello, definir con claridad lo que se entiende como “domicilio electoral” y no sólo la “residencia” (cubierto en un proyecto de Reforma Constitucional presentado junto

a este) de los candidatos es, a nuestro juicio, parte importante para evitar los abusos y que, en general, los ciudadanos advierten a la hora de inscribirse los candidatos, quienes presentando una declaración jurada ante notario, “certifican” su residencia por el plazo exigido en nuestro marco legal vigente, muchas veces falseando su real vínculo.

Este proyecto no pretende, bajo ningún punto de vista, discriminar a ningún elector ni candidato, sino perfeccionar e introducir mayor transparencia a nuestra democracia representativa.

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO PRIMERO.- Sustitúyase el Artículo 109 bis de la Ley 18.700 , Orgánica Constitucional Sobre Votaciones Populares y Escrutinios, por el siguiente:

“Artículo 109 bis.- En el caso de elecciones de Parlamentarios, el Tribunal proclamará elegidos Senadores o Diputados a los dos candidatos que hubieren obtenido individualmente el mayor número de sufragios.

En caso de empate entre candidatos, el Tribunal procederá a efectuar un sorteo entre ellos en audiencia pública y proclamará electo al que salga favorecido.”

ARTÍCULO SEGUNDO.- Sustitúyase el Artículo 10 de la ley 18.556, Orgánica Constitucional sobre Sistema de Inscripciones Electorales y Servicio Electoral, por el siguiente:

“Artículo 10.- El domicilio electoral es aquel situado dentro del territorio nacional, con el cual la persona tiene un vínculo objetivo, sea porque reside habitual o temporalmente, ejerce su profesión u oficio o desarrolla sus estudios en Chile. En el caso de los chilenos que residen en el extranjero, dicho vínculo se considerará respecto del tiempo en que residieron en Chile o de su lugar de nacimiento.

No se podrá declarar como domicilio electoral la oficina o sede de un candidato o partido político, salvo que quienes lo declaren tengan una relación de trabajador dependiente de a lo menos dos años de antigüedad con dicho partido o candidato en ese domicilio.

Tratándose de una residencia temporal, el vínculo objetivo deberá corresponder a la condición de propiedad o arriendo superior a cinco años del bien raíz por parte del elector.

Se tendrá como domicilio electoral el último domicilio declarado como tal ante el Servicio Electoral.

Para efectos del registro automático de las personas referidas en los artículos 5° y 6°, el domicilio electoral será el último declarado ante el Servicio de Registro Civil e Identificación o ante el Departamento de Extranjería del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, o el acreditado para el cumplimiento del requisito de vecindamiento, según corresponda. En caso que este último domicilio se encuentre ubicado en el extranjero, el domicilio electoral corresponderá al último domicilio en Chile informado al Servicio de Registro Civil e Identificación y, a falta de éste, al lugar o comuna de nacimiento en Chile. En ningún caso procederá la inscripción de una persona sin domicilio electoral en Chile o comuna de nacimiento en Chile.

El que declare un domicilio electoral que no cumpla los requisitos de vínculo objetivo señalados en este artículo será sancionado con la suspensión del derecho a sufragio por el plazo de cinco años.”

ARTÍCULO TERCERO.- Las normas contenidas en este proyecto de ley sólo serán aplicables a las elecciones parlamentarias que se lleven a cabo con posterioridad a su promulgación como ley de la República.

Sin perjuicio de lo anterior, su entrada en vigencia no podrá ser nunca anterior al 1° de enero de 2014.

5. OFICIO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. (ROL N° 2.320-12-INA)

“Santiago, 16 de agosto de 2012.

Oficio N° 8.857

Remite sentencia.

Excelentísimo señor
Presidente de la Cámara de Diputados:

Remito a V.E. copia autorizada de la sentencia definitiva dictada por esta Magistratura con fecha 14 de agosto de 2013, en el proceso constitucional sobre requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad Rol N° 2.320-12-INA.

Dios guarde a V.E.

(Fdo.): RAÚL BERTELSEN REPETTO, Presidente; MARTA DE LA FUENTE OLGUÍN, Secretaria.

A S.E. EL
PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS
DON EDMUNDO ELUCHANS URENDA
VALPARAÍSO”.