

REPÚBLICA DE CHILE



CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 357^a

Sesión 69^a, en miércoles 19 de agosto de 2009
(Ordinaria, de 10.43 a 13.52 horas)

Presidencia de los señores Álvarez Zenteno, don Rodrigo;
y Vargas Lyng, don Alfonso.

Secretario, el señor Loyola Opazo, don Carlos.
Prosecretario, el señor Álvarez Álvarez, don Adrián.

REDACCIÓN DE SESIONES
PUBLICACIÓN OFICIAL

ÍNDICE

- I.- ASISTENCIA
- II.- APERTURA DE LA SESIÓN
- III.- ACTAS
- IV.- CUENTA
- V.- ORDEN DEL DÍA
- VI.- HOMENAJE
- VII.- INCIDENTES
- VIII.- ANEXO DE SESIÓN
- IX.- DOCUMENTOS DE LA CUENTA
- X.- OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
I. Asistencia	7
II. Apertura de la sesión	11
III. Actas	11
IV. Cuenta	11
V. Orden del Día.	
- Subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. Tercer trámite constitucional	11
VI. Homenaje.	
- Homenaje a la Segunda Compañía de Bomberos de Rancagua en el centenario de su existencia	42
VII. Incidentes.	
- Bono vitalicio poslaboral a pensionados de Correos de Chile. Oficios	44
- Información sobre proyecto de planta de tratamiento de aguas servidas en sector Lo Pinto, comuna de Colina. Oficio	45
- Información sobre proyectos viales en comunas de Quilicura, Colina y Lampa. Oficio	46
- Preocupación por instalación de termoeléctricas en Comunas de Penco y Coronel. Oficios	46
- Saludo a habitantes de la Comuna de Diego de Almagro en su trigésimo séptimo aniversario. Alternativas para enfrentar cierre de líneas de producción en El Salvador. Oficios	47
- Información sobre ampliación de compra de terreno para comunidad Isla Catrileo-1, comuna de Lumaco. Oficios	49
- Riesgo de socavamiento de cimientos de casas de población Los Conquistadores, comuna de Renaico. Oficios	49
- Emergencia sanitaria en poblaciones La Unión y Libertad, Comuna de Renaico. Oficios	50
- Informe sobre estado de avance del Convenio Ciudades Amigables. Oficios.	50
VIII. Anexo de Sesión.	
Comisión Especial de Solicitudes de Información y de Antecedentes	51
- Agilización de planes y proyectos para entrega de tierras y asistencia técnica en favor de pueblos originarios. Oficios	51
- Programas y presupuestos de inversión para la Región de Los Ríos. Oficios .	52
- Saludo a Club Deportivo Unión Teniente Merino de Valdivia, en su 30º aniversario. Oficios	52

IX. Documentos de la Cuenta.

- | | |
|--|----|
| 1. Oficio del H. Senado por el cual comunica que ha aprobado la proposición de la Comisión Mixta constituida para resolver las discrepancias producidas en la tramitación del proyecto sobre “salida de menores del país”. (boletín N° 4594-07)..... | 54 |
| 2. Oficio del H. Senado por el cual comunica que ha aprobado el proyecto, iniciado en moción, que “amplía el plazo para la comunicación de los mensajes radiales en el proceso de obtención de derechos de agua”. (boletín N° 5828-09) (S).. | 64 |
| 3. Informe de las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto, iniciado en mensaje y con urgencia de “discusión inmediata”, que “crea un subsidio para el transporte público remunerado de pasajeros”. (boletín N° 5849-15) | 65 |
| 4. Proyecto iniciado en moción de los diputados señores Escobar, Araya, Girardi, Jiménez,; Sule y Valenzuela, que “reforma el artículo 25, de la Constitución Política de la República, en orden a permitir la reelección inmediata del Presidente de la República”. (boletín N° 6666-07) | 70 |
| 5. Proyecto iniciado en moción de los diputados señores Escobar; Aguiló, Enríquez-Ominami, Jiménez y Sule, que “modifica el artículo 3° de la ley N° 19.418, en el sentido de permitir a las juntas de vecinos y demás organizaciones comunitarias conocer y debatir propuestas de índole política, en los casos que indica”. (boletín N° 6667-06) | 71 |
| 6. Proyecto iniciado en moción de los diputados Girardi, Accorsi, Chahuán, Enríquez-Ominami, Escobar, García-Huidobro, Hales, Lobos, Quintana y Venegas, don Mario, que “contempla medidas para prevenir accidentes de tránsito”. (boletín N° 6668-15) | 75 |

X. Otros documentos de la Cuenta.

1. Comunicación.
 - Comunicación del diputado señor Errázuriz por la cual informa que se incorpora al Comité Independiente, a contar del 13 de agosto en curso.
2. Oficios.
 - Oficio de la Comisión de Hacienda por el cual remite al archivo los siguientes proyectos, de conformidad con el número 11 del acuerdo reglamentario aprobado en sesión de Sala N° 30, de 14 de mayo del año en curso, y por tener mas de dos años sin tramitación:
 - a) “deroga el artículo 116 del Código Tributario que permite actuar como juez, por orden del Director Regional, a funcionarios del Servicio de Impuestos Internos”. boletín N° 4544-05;
 - b) “modifica el artículo 162 del Código Tributario, con el objeto de que el ejercicio de la acción penal por delitos tributarios sea obligatorio para el Director del Servicio de Impuestos Internos”. boletín N° 4668-05;
 - c) “modifica el artículo 165 de la ley N° 18.045, sobre mercado de valores, respecto de la información privilegiada”. boletín N° 4834-05;

- d) “modifica el artículo 5° de la ley N° 19.896, relativo al personal contratado a honorarios”. boletín N° 4870-05. Archívense.

Contraloría General de la República:

- Diputada Turres, auditoría al sistema de control de asistencia y trabajo realizado por los abogados y otros profesionales que se desempeñan en las oficinas de la Corporación de Asistencia Judicial en las Regiones del Biobío, Metropolitana, Valparaíso y Antofagasta.

Ministerio de Interior:

- Diputada Turres, camino entre Llanada Grande y Primero y Segundo Corral, en la Región de Los Lagos.
- Diputado De Urresti, diseños de ingeniería e inversiones en colectores de aguas lluvias en Valdivia.
- Diputada Valcarce, reconocimiento a señor que indica como exonerado político.
- Diputado Delmastro, tramitación de pensión de gracia para señora que indica.
- Diputado Díaz don Marcelo, prestación integral de servicio de paneles solares a crianceros de la comuna de Andacollo.
- Diputada Valcarce, reconocimiento de exonerado político a señora que indica.
- Diputada Sepúlveda doña Alejandra, aumento de dotación de Carabineros en Pichidegua.
- Diputado Hales, comunidad de origen árabe que vive en Chile y, especialmente, en la Región de Valparaíso.
- Diputado Recondo, construcción de barcasas para transporte de pasajeros y subsidios para su operación, Región de Los Lagos. Diputada Turres, construcción de centro cívico en ciudad satélite Alerce de Puerto Montt.
- Diputado Norambuena, deudas impagas de empresa Nahuelan que construyó el gimnasio de la Escuela 765 Colico Sur.
- Diputado García, recursos en forma urgente para limpiar las playas de Queule por sardinas varadas en las mismas.
- Diputado García, entrega de canastas familiares en la Región de La Araucanía.
- Diputado Sabag, agilizar tramitación de solicitudes de beneficios presentadas por exonerados políticos.
- Diputado Chahuán, calificación de exonerado político del señor que indica.
- Diputado Robles, similitud de escritos presentados por abogados de Conama y empresa minera Candelaria en demanda de regantes de Chamonate.
- Diputado Delmastro, entrega de viviendas de emergencia a pobladores de cerro de Corral.
- Diputado Díaz don Marcelo, acceso público al río Elqui en el tramo Tres Cruces-Rivadavia.
- Diputado Rojas, mejoramiento de conectividad satelital telefónica entre Antofagasta y Tal-Tal.
- Diputado Delmastro, construcción del gimnasio de la Escuela N° 39 de Las Ánimas, Valdivia.
- Diputado De Urresti, programación de inversiones en caletas de pescadores de la Región de Los Ríos.

- Diputado Hernández, ordenamiento en mecanismo de asignación de recursos contemplados en el FNDR de la Región de Los Lagos.
- Diputado Martínez, reconsiderar el lugar que se emplazará la nueva cárcel de Chillán.
- A disposición de los señores diputados, información Semestral sobre Políticas de Seguridad Pública.

Ministerio de Justicia:

- Diputada Turrer, gastos que significó la defensa de diez investigaciones y juicios más onerosos desde la Puesta en marcha de la Reforma Procesal Penal.

Ministerio de Obras Públicas:

- Diputada Turrer, derrame de combustible en Central de Generación Eléctrica Trapen.
- Diputado Uriarte, solicitud de Obras Lonquén.
- Diputado Alvarado, reposición de los Puentes en los sectores de Linao, La Tiza y Punta Bajo, Ancud.
- Diputado Uriarte, flujo vehicular del Puente La Puntilla en sector de Lonquén, Talagante.
- Diputado Jaramillo, acceso a la Laguna Blanca Vilicura y Parque Nacional Nalcas, Región Araucanía.
- Diputado Jaramillo, asfaltado de 10 kms. en el sector Chan Chan- Itropulli, La Unión.

Ministerio del Trabajo y Previsión Social:

- Diputado Robles, estadística sobre programas de capacitación y empleo adjudicados por el Sence en Región de Atacama.

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (109)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Accorsi Opazo, Enrique	PPD	RM	24
Aedo Ormeño, René	RN	III	5
Aguiló Melo, Sergio	PS	VII	37
Alinco Bustos, René	PPD	XI	59
Allende Bussi, Isabel	PS	RM	29
Alvarado Andrade, Claudio	UDI	X	58
Pérez San Martín, Lily	RN	VII	38
Álvarez Zenteno, Rodrigo	UDI	XII	60
Araya Guerrero, Pedro	IND	II	4
Arenas Hödar, Gonzalo	UDI	IX	48
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
Schilling Rodríguez, Marcelo	PS	V	12
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Correa De la Cerda, Sergio	UDI	VII	36
Cristi Marfil, María Angélica	UDI	RM	24
Cubillos Sigall, Marcela	UDI	RM	21
Chahuán Chahuán, Francisco	RN	V	14
De Urresti Longton, Alfonso	PS	X	53
Delmastro Naso, Roberto	RN	X	53
Díaz Del Río, Eduardo	PRI	IX	51
Díaz Díaz, Marcelo	PS	IV	7
Dittborn Cordua, Julio	UDI	RM	23
Duarte Leiva, Gonzalo	PDC	RM	26
Egaña Respaldiza, Andrés	UDI	VIII	44
Eluchans Urenda, Edmundo	UDI	V	15
Encina Moriamez, Francisco	PS	IV	8
Enríquez-Ominami Gumucio, Marco	IND	V	10
Errázuriz Eguiguren, Maximiano	RN	RM	29
Espinosa Monardes, Marcos	PRSD	II	3
Espinoza Sandoval, Fidel	PS	X	56
Estay Peñaloza, Enrique	UDI	IX	49
Farías Ponce, Ramón	PPD	RM	30
Forni Lobos, Marcelo	UDI	V	11
Fuentealba Vildósola, Renán	PDC	IV	9
García García, René Manuel	RN	IX	52

García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro	UDI	VI	32
Girardi Briere, Guido	PPD	RM	18
Godoy Ibáñez, Joaquín	RN	V	13
Goic Borojevic, Carolina	PDC	XII	60
González Torres, Rodrigo	PPD	V	14
Hales Dib, Patricio	PPD	RM	19
Hernández Hernández, Javier	UDI	X	55
Insunza Gregorio De Las Heras, Jorge	PPD	RM	28
Jaramillo Becker, Enrique	PPD	X	54
Jarpa Wevar, Carlos Abel	PRSD	VIII	41
Jiménez Fuentes, Tucapel	IND	RM	27
Kast Rist, José Antonio	UDI	RM	30
Latorre Carmona, Juan Carlos	PDC	VI	35
Leal Labrín, Antonio	PPD	III	5
León Ramírez, Roberto	PDC	VII	36
Lobos Krause, Juan	UDI	VIII	47
Lorenzini Basso, Pablo	PDC	VII	38
Martínez Labbé, Rosauro	RN	VIII	41
Masferrer Pellizzari, Juan	UDI	VI	34
Meza Moncada, Fernando	PRSD	IX	52
Monckeberg Bruner, Cristián	RN	RM	23
Monckeberg Díaz, Nicolás	RN	VIII	42
Monsalve Benavides, Manuel	PS	VIII	46
Montes Cisternas, Carlos	PS	RM	26
Moreira Barros, Iván	UDI	RM	27
Mulet Martínez, Jaime	PRI	III	6
Muñoz D'Albora, Adriana	PPD	IV	9
Nogueira Fernández, Claudia	UDI	RM	19
Norambuena Farías, Iván	UDI	VIII	46
Núñez Lozano, Marco Antonio	PPD	V	11
Ojeda Uribe, Sergio	PDC	X	55
Olivares Zepeda, Carlos	PRI	RM	18
Ortiz Novoa, José Miguel	PDC	VIII	44
Pacheco Rivas, Clemira	PS	VIII	45
Palma Flores, Osvaldo	RN	VII	39
Paredes Fierro, Iván	PS	I	1
Paya Mira, Darío	UDI	RM	28
Pérez Arriagada, José	PRSD	VIII	47
Quintana Leal, Jaime	PPD	IX	49
Recondo Lavanderos, Carlos	UDI	X	56
Robles Pantoja, Alberto	PRSD	III	6
Rojas Molina, Manuel	UDI	II	4
Rossi Ciocca, Fulvio	PS	I	2
Rubilar Barahona, Karla	RN	RM	17
Saa Díaz, María Antonieta	PPD	RM	17
Sabag Villalobos, Jorge	PDC	VIII	42

Saffirio Suárez, Eduardo	PDC	IX	50
Salaberry Soto, Felipe	UDI	RM	25
Sepúlveda Hermosilla, Roberto	RN	RM	20
Sepúlveda Orbenes, Alejandra	IND	VI	34
Silber Romo, Gabriel	PDC	RM	16
Soto González, Laura	PPD	V	13
Sule Fernández, Alejandro	PRSD	VI	33
Súnico Galdames, Raúl	PS	VIII	43
Tarud Daccarett, Jorge	PPD	VII	39
Harboe Bascuñán, Felipe	PPD	RM	22
Tuma Zedan, Eugenio	PPD	IX	51
Ulloa Aguillón, Jorge	UDI	VIII	43
Urrutia Bonilla, Ignacio	UDI	VII	40
Valcarce Becerra, Ximena	RN	I	1
Valenzuela Van Treek, Esteban	IND	VI	32
Vallespín López, Patricio	PDC	X	57
Vargas Lyng, Alfonso	RN	V	10
Venegas Rubio, Samuel	PRSD	V	15
Verdugo Soto, Germán	RN	VII	37
Vidal Lázaro, Ximena	PPD	RM	25
Von Mühlenbrock Zamora, Gastón	UDI	X	54
Walker Prieto, Patricio	PDC	IV	8
Ward Edwards, Felipe	UDI	II	3

-Concurrieron, además, los ministros de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar; y de Hacienda, señor Andrés Velasco.

-Se contó con la asistencia, además, de los senadores señores Jaime Orpis, Juan Pablo Letelier, Andrés Allamand y Hernán Larraín.

-Por encontrarse en misión oficial no estuvo presente el diputado señor Mario Venegas.

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

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 10.43 horas.

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

III. ACTAS

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- El acta de la sesión 64ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 65ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor **ÁLVAREZ**, don Adrián (Prosecretario) da lectura a la Cuenta.*

V. ORDEN DEL DÍA**SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS. Tercer trámite constitucional.**

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Corresponde tratar las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley, iniciado en mensaje, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Diputado informante de las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones es el señor Patricio Hales.

Antecedentes:

-Informe de las comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes

y Telecomunicaciones, boletín N° 5849. Documentos de la Cuenta N° 3 de este boletín de sesiones.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **HALES** (de pie).- Señor Presidente, al iniciar este informe, quiero enfatizar que éste se hizo sobre la base de la decisión que tomó la Cámara en la sesión 67ª, de fecha 18 de agosto de 2009, en el sentido de remitir el proyecto a las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando se trataba de un tercer trámite constitucional.

Hago presente que las modificaciones del Senado conservan la sustancia fundamental del proyecto aprobado por la Cámara, con excepción de un artículo transitorio que figura en la parte final del informe.

En el informe de las Comisiones Unidas se señala que la iniciativa propone modificar la cifra original y aumentar a 230 mil millones de pesos el subsidio permanente para la Región Metropolitana y para todo el país, cantidad que se repartirá por la mitad entre aquella y las demás regiones.

Los 230 mil millones de pesos están destinados a compensar el menor pago que hacen los estudiantes por concepto de pasaje. De esta manera, no serán los pasajeros adultos quienes subsidiarán el pasaje escolar, sino el Estado.

El monto del subsidio permanente para las regiones equivale a la cifra de 115 mil millones de pesos anuales, que se distribuirá de acuerdo con una fórmula que figura en la minuta entregada a los señores diputados.

Según lo que se manifestó en las Comisiones Unidas, los estudiantes de la Región Metropolitana pagan un tercio del pasaje adulto. Sin embargo, en regiones se produce la injusticia de que los estudiantes pagan, en algunos lugares, el 40 por ciento y en otros, el 50 por ciento de la tarifa de los adultos.

De aprobarse esta iniciativa, se introducirá un cambio sustancial, pues se uniformará y se hará justicia al emparejar el porcentaje del pasaje escolar, fijándolo en 33 por ciento del monto del pasaje adulto en todo el país.

Asimismo, se dispone que el Estado pagará ese beneficio y no los usuarios.

Estos subsidios se canalizan de la siguiente manera:

En las ciudades donde existen tarifas licitadas, se entregará un subsidio al operador para que baje la tarifa.

En las ciudades no licitadas se subsidiará y se canalizará el subsidio de acuerdo con cuatro modalidades, que los colegas podrán ver en detalle en el texto comparado.

1°. En las ciudades no licitadas el subsidio va al usuario con un vale que se podrá destinar a cualquier tipo de transporte público y se repartirá sobre la base del cálculo que se utiliza para la entrega de otros subsidios, al 40 por ciento más pobre de la población. Por lo tanto, ese vale para transporte lo recibirá ese segmento de la población;

2°. El subsidio se canaliza también en un apoyo a zonas aisladas;

3°. Hay una canalización de subsidio especial para fortalecer financieramente el transporte escolar, y

4°. Finalmente existe una canalización que se refiere a un financiamiento a la infraestructura para transporte.

Por lo tanto, podemos decir que tras las modificaciones del Senado se mantiene una estructura semejante a la que aprobamos en la Cámara de Diputados en el primer trámite constitucional.

En las zonas del resto del país se destinan los recursos en la forma que hemos señalado.

En este informe, que terminamos anoche, se indica que los montos de los recursos para las regiones se distribuyen entre ellas, de acuerdo con la misma regla de distribución que rige para el FNDR. Las regiones tendrán plazo hasta después de 2014 para gastar estos recursos.

Por otra parte, el proyecto de ley contempla la creación de un Panel de Expertos, que tendrá como mandato determinar la tarifa del sistema de transporte público en la ciudad de Santiago, para mantener el valor real de las tarifas; garantizar que el déficit del sistema sea financiable con los subsidios permanente y transitorios definidos por la futura ley, informar sobre los procesos de licitación de vías en otras ciudades del país y asesorar al ministro de Transportes y Telecomunicaciones en temas relacionados con su cartera.

El proyecto faculta al Ministerio de Transportes para encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de infraestructuras de transportes previamente definidas en un plan maestro de infraestructura de transporte público aprobado por los ministros de Hacienda, de Obras Públicas, de Vivienda, de Planificación, de Transportes y Telecomunicaciones y, además, los intendentes.

El proyecto faculta al Ministerio de Transportes para construir y mantener obras públicas menores, tales como paraderos, terminales, zonas pagas, etcétera.

Las licitaciones de uso de vías para los servicios de transporte público deberán contar con estudios previos, uno de los cuales deberá ser realizado por una universidad reconocida por el Estado o por una organización privada. Además, las licitaciones deberán contemplar un proceso de consulta pública de las bases de al menos 45 días, entre otros cambios.

Para Santiago se establece, desde el 2009 hasta el 2014, un subsidio transitorio de 550 mil millones de pesos, el cual irá decreciendo, hasta extinguirse en 2015.

Para regiones se crea un subsidio transitorio por un monto equivalente al que se entregará a favor de Santiago. Es decir, ellas dispondrán, además del subsidio permanente de 115 mil millones de pesos -la mitad del subsidio permanente de 230 mil millones de

pesos- de un subsidio transitorio de aproximadamente 550 mil millones de pesos hasta el 2014. ¿Para qué? Para renovación de buses en un área e inversión en infraestructura.

El proyecto señala, además, que el Gobierno se comprometerá a dar cuenta en forma trimestral al Congreso Nacional.

Todas estas materias se discutieron en el Senado, en la búsqueda de un acuerdo de carácter político. Finalmente, se llegó a un acuerdo, con la excepción de un artículo transitorio, nuevo, respecto de deudas contraídas por falta de financiamiento. El proyecto de ley contempla la novación de la deuda del BID y Banco Estado, sustituyendo al fisco como deudor de estos créditos. Luego, estos créditos serían prepagados antes del término del primer bimestre de 2010.

El ministro dio respuesta a todas las consultas formuladas por los señores diputados en las Comisiones Unidas.

La Comisión no tenía facultad alguna para formular indicaciones a las modificaciones del Senado. Por lo tanto, lo único que se hizo fue solicitar votación separada del artículo primero transitorio, que fue aprobado por mayoría de votos. Las demás modificaciones fueron aprobadas por la unanimidad de los señores diputados presentes.

En consecuencia, las Comisiones Unidas de Hacienda y de Transportes proponen a la Sala prestar su aprobación a las modificaciones del honorable Senado.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Alejandro García-Huidobro.

El señor **GARCÍA-HUIDOBRO**.- Señor Presidente, como este tema se arrastra desde hace bastante tiempo, habría sido mejor no calificar la iniciativa con discusión inmediata. En efecto, un proyecto de ley de tal en-

vergadura para el transporte público, no sólo de la Región Metropolitana, sino del resto el país, con los correspondientes subsidios que existirán, requiere, sin duda, un análisis más profundo al que se podría realizar en este instante.

Ayer, concurrí a las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones. Sin duda, al existir un acuerdo político, algunos temas deberían replantearse -ayer se lo hice presente ministro- y, de ser necesario, ser estudiados en Comisión Mixta, con el fin de lograr equidad y justicia para las regiones.

Valoro el apoyo que se pretende entregar al transporte público de regiones, fundamentalmente para que mejore la situación de los escolares.

Sin embargo, algunos puntos han quedado afuera.

En el caso de la Sexta Región, no hay universidades. Por lo tanto, los alumnos universitarios de esa zona deben viajar todos los días a Santiago en micros interregionales o en el metro, de manera de asistir a clases.

Al señor ministro le consulté por el subsidio que recibirán los estudiantes universitarios o de institutos profesionales que deben viajar todos los días ida y vuelta de una región a otra. La situación descrita es compleja, y posiblemente se repite en otras regiones. En tal sentido, cabe señalar que no se contempla un subsidio para el transporte interregional en favor de estudiantes y de muchos trabajadores.

Por un lado, se implementará un subsidio permanente para los usuarios de la Región Metropolitana; en cambio, la situación de las regiones es bastante compleja, por cuanto las medidas serán difíciles de aplicar, tal como se manifestó en la Comisión.

Quienes representamos a regiones estamos preocupados por el hecho de que, a pesar de que en muchas de ellas taxis y taxis colectivos representan el medio de transporte público más importante, no se contempla

ninguna medida de apoyo a ese sector. A quienes trabajan en el transporte mayor se les entrega la posibilidad de renovar sus buses, lo que no ocurre en el sector a que me refiero. Se trata de un tema que debería estudiarse -se lo solicito formalmente al ministro-, por cuanto resulta fundamental que exista equidad entre lo que recibirá la Región Metropolitana y las regiones.

Asimismo, solicito que se voten en forma separada la letra a) del artículo 4º; la letra a) del artículo 5º y el inciso cuarto, letra a), del artículo tercero transitorio. Hace algunos momentos, el senador señor Orpis me planteó la situación que viven las regiones Primera y Segunda. Por ello, es muy importante que exista equidad y se implemente una solución definitiva en esta materia. En tal sentido -repito- es necesario entregar recursos, que son de todos los chilenos, a los dueños de taxis y de taxis colectivos.

Insisto, estamos de acuerdo en que se apoye al transporte mayor, pero estimamos que los aportes deben ser equitativos. Hay zonas rurales en que los estudiantes acuden a sus colegios en colectivos. ¿Qué beneficios tendrá, por ejemplo, un estudiante que se dirige desde Rengo, Requínoa o San Francisco de Mostazal a Rancagua? ¿Qué beneficios obtendrán las personas que no se encuentran entre el 40 por ciento más vulnerable de la población y que no tendrán derecho al *voucher*?

Ojalá, el Gobierno quite la urgencia al proyecto y restudie la situación. Legislar a la rápida no es bueno. El subsidio al transporte público es un tema complejo no sólo para la Región Metropolitana, sino para el resto del país. Repito, legislar en forma tan rápida no es positivo. El proyecto ha sido calificado con discusión inmediata, lo que puede llevar a cometer errores. Quiero preguntar al señor ministro si existe voluntad del Ejecutivo para modificar la urgencia del proyecto y examinar con cuidado los alcances de las modificaciones del Senado. Estoy convenci-

do de que todos los diputados que representamos a regiones estamos de acuerdo en que debe existir equidad. La idea es solucionar este problema en una comisión mixta y repartir los dineros en la forma más equitativa posible.

Todos los estudiantes que ocupan el Transantiago son sujetos del mismo beneficio, independientemente de su condición social. En cambio, en nuestras zonas habrá discriminación. Durante todo este período se han entregado miles de millones de pesos al Transantiago. Sin embargo, ¿qué beneficios ha obtenido el sector transporte en nuestras regiones? ¡Ninguno! Sólo se han destinado recursos a los gobiernos regionales a fin de que los inviertan en infraestructura. Repito, no se ha entregado ningún beneficio directo a los responsables del transporte público en nuestras regiones. De aquí en adelante se iniciará ese proceso.

Por último, solicito votación separada respecto del artículo primero transitorio, relativo a las deudas contraídas con el BID, por cuanto ello no figura en el acuerdo político a que se llegó en esta materia. Hago presente que ayer, los parlamentarios de la Alianza votamos en contra de ese artículo en la Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

He dicho.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Eugenio Tuma.

El señor **TUMA**.- Señor Presidente, la decisión adoptada por el Gobierno, comparada por el Congreso Nacional, tiene que ver con la forma como atendemos, desde el punto de vista estatal, el transporte de las personas. Hasta ahora, siempre se ha entendido en Chile que cada uno se rasca con sus propias uñas. Tal es la consecuencia de haber adoptado un modelo que entrega al mercado la

tarea de asignar recursos. Eso es lo que ha ocurrido tanto en Santiago como en regiones. Ahora, en Santiago el Estado entrega un subsidio a través de un crédito que disfraza una medida que debió adoptar desde hace mucho tiempo: subsidiar el transporte escolar. Por años, los adultos han subsidiado ese transporte al pagar una tarifa que es engañosa.

A partir de la creación del Transantiago, el Estado comienza a subsidiar en forma efectiva el transporte escolar. Sin embargo, persiste la inequidad respecto del resto de la población nacional. El proyecto hace justicia respecto de lo que ocurre en la Región Metropolitana y sincera el rol del Estado en materia de transporte público. En este ámbito, en todos los países el Estado subsidia a los sectores de más bajos ingresos. Este proyecto apunta en esa línea.

Si bien es cierto que la iniciativa se encamina a resolver el problema de fondo, es complejo abordar las diversas realidades de cada región en un proyecto de carácter general. Como ayer señaló el ministro del ramo en las Comisiones Unidas, mediante el o los reglamentos se precisará de qué manera llegará el subsidio a cada uno de los sectores.

La iniciativa considera un subsidio parejo, a fin de que los escolares paguen una tarifa equivalente a un tercio de la tarifa que pagan los adultos. Ése es el subsidio general que beneficia a todas las regiones del país.

Repito, la implementación es compleja, porque cada región presenta particularidades respecto de los medios de transporte y de las distancias que las personas deben recorrer. La pertinencia del proyecto y de los reglamentos que lo acompañen es muy importante para ver la manera de resolver cada situación particular. Existen lugares donde ni siquiera hay buses; en otros funcionan taxis colectivos, y en algunos más extremos, balsas. Repito, los reglamentos deben resolver con equidad y justicia determinados aspectos

de la iniciativa, que sincera el rol del Estado en relación con el transporte público.

En las zonas no licitadas se entregarán *vouchers*, que recibirá el 40 por ciento de la población más vulnerable. Es difícil diseñar el mecanismo por medio del cual se implementará su entrega. El proyecto no lo señala, por cuanto es una materia de reglamento. Ignoro si se entregarán a través de los municipios, del INP o como parte del subsidio único familiar. Se trata de un *voucher* que se entregará como pago a los transportistas. Quien no lo utilice podrá transferirlo en el mercado o entregarlo, quizá, como aporte a algún bingo de solidaridad. La característica de este *voucher* es que será transable en el mercado, y lo vamos a ver en muchos sectores que, con legítima razón, lo utilizarán en otra cosa. Así, alguien que tenga locomoción o decida andar a pie, podrá usarlo como subsidio para pagar, por ejemplo, la cuenta de luz o transarlo con quien necesite ese subsidio.

Aprovechando este análisis sobre el rol del Estado en materia de subsidio, quiero dar una mirada a la diferencia que existe entre las áreas licitadas y las no licitadas. Cuando se licita un área, tenemos una tarifa de mercado y competitiva. Cuando no se licita, tenemos prestadores de servicios que, en muchas ocasiones, son únicos y fijan la tarifa que desean. Y no solamente hacen eso, sino que fijan también el horario, el itinerario, el día, la calidad del servicio y, como dije, el precio. Entonces, nos encontramos con que la inmensa mayoría de los ciudadanos que no viven en regiones licitadas, son cautivos del precio que determina el transportista.

No voy a hablar de los caminos respecto de los cuales no existen incentivos, desde el punto de vista del número de ciudadanos, para lograr hacer rentable el negocio de transporte; pero en los que sí es rentable, quien se instala, protege su negocio poniéndose de acuerdo con una o dos empresas -si

hay alguna que se atreva a competir con él o expulsándolas del camino, y en definitiva fija precios abusivos. El *voucher*, no resolverá el problema de inequidad en el precio y del abuso que cometen el único o los dos empresarios que incurren en colusión.

Entonces, me habría gustado que este proyecto de ley resolviera la forma como el Estado asegura competencia, de manera que existan precios de mercado. En ese sentido, sería bueno asegurar que las personas que recibirán el *voucher*, pagarán un precio justo y no abusivo. Eso no está resuelto en este proyecto.

Entonces, necesitamos hacerles justicia a esas personas. Vamos a aprobar este proyecto, pero vamos a quedar en deuda con los sectores que no se sienten bien atendidos.

Parte de este subsidio se destinará a la “chatarrización”, es decir, se comprarán buses nuevos a estos mismos señores que ni siquiera ponen precios justos y se aprovechan de la cautividad de los usuarios, a quienes no les resuelven el problema. Se premiará a esos empresarios con buses nuevos, lo que tampoco soluciona el problema.

Sé que ha sido bastante difícil sacar adelante este proyecto, que en el balance tiene más méritos que deméritos. Por lo tanto, nuestra bancada y quien habla lo vamos a aprobar. Sin embargo, es necesario hacer estas observaciones para ver, en el corto plazo, o ahora que estamos en el gran debate presidencial, qué hará el país en materia de transporte en los próximos cuatro años. Estos son los temas que deberíamos debatir, por ejemplo, cómo licitar, cómo lograr precios justos y competencia en un sector en el que la mayoría de los usuarios carece de ellos. Los caminos son públicos; el Estado tiene el deber de administrarlos. Sin embargo, en forma discrecional se autorizan recorridos a quienes quieren y a quienes pueden. Estos últimos son los que tienen el control de los caminos y de los precios.

Por eso, espero que en el futuro tengamos una legislación que regule de mejor manera la participación, más del Estado que del mercado en esta materia.

En el proyecto figuran inversiones para infraestructura en los caminos más aislados. En relación con esos caminos, me preocupa que se deba cumplir con la RS que exige el Sistema Nacional de Inversiones para hacer rentabilidad social. Si no hay rentabilidad social o si hay poca gente, difícilmente se podrán aprovechar estos recursos.

Me gustaría que el ministro nos dijera si hay metas y plazos para los reglamentos que se definirán respecto de un conjunto de subsidios y beneficios que se contienen en este proyecto.

Señor Presidente, el proyecto es beneficioso. Por lo tanto, nuestra bancada lo respaldará.

He dicho.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pablo Lorenzini.

El señor **LORENZINI**.- Señor Presidente, he escuchado hablar de acuerdos políticos. ¿Alguien no entiende que éste es el Congreso Nacional? Existen acuerdos políticos que se realizan entre cuatro paredes, lo que me parece muy bien; pero en el Congreso Nacional votamos, en un lado, los diputados y en el otro, los senadores. Así ha sido siempre. Por lo tanto, cuando me hablan de acuerdos políticos, aquí estamos viendo que éstos no siempre se respetan, porque cada diputado es soberano para votar.

Vamos hacia la “chatarrización”, como decía el diputado Tuma; “chatarricemos” el proyecto; votemos línea por línea. Después de un gran esfuerzo, el ministro -aquí presente-, tras todos los embates que ha sufrido, nos trae un proyecto que -diría-, salvo la reforma previsional, es uno de los más impactantes que hemos conocido en los últi-

mos años, por lo menos durante los gobiernos de la Concertación. Estamos hablando de un subsidio permanente de 230 mil millones de pesos por año: 115 mil millones de pesos para Santiago y 115 mil millones de pesos para las regiones. Y estamos hablando, además, de un subsidio transitorio de 550 mil millones de pesos, es decir, 1.000 millones de dólares. Y aquí venimos y decimos: votemos la línea 4, el artículo 14 b), el tema del BID, que es otro, etcétera. Simplemente, venimos a molestar.

Siempre he tratado de ser crítico, por lo cual me he llevado tirones de oreja; incluso, dejé de ser Presidente de la Cámara. Pero también hay que ser justo. Por eso, felicito al ministro.

No más demora para el despacho de este proyecto. Estamos en agosto; se nos viene la elección presidencial -no hemos escuchado a los presidenciables hablar sobre esta materia; pero ésa es otra cosa-; nos quedan tres o cuatro meses de este año. Sólo a los gobiernos regionales debiéramos transferir hasta 35 mil millones de pesos. Hoy, los gobiernos regionales, con los intendentes a la cabeza, deberían tener a su gente desarrollando los proyectos para aprovechar esos 35 mil millones de pesos de aquí a diciembre. ¡Retrasemos este proyecto y perdamos los 157 mil millones de pesos que también se destinarán para subsidios apenas esto funcione!

Sí comparto la opinión de los diputados Tuma y Hales, en cuanto a que si vamos a dilatar a través de un reglamento, entonces dilatemos la discusión. Entiendo que esto es plata para la gente; son casi 200 mil millones de pesos de aquí a diciembre. El Congreso Nacional y el ministerio -debido al reglamento- no tienen derecho a retrasar la entrega de estos recursos. Por lo tanto, tal como los intendentes, deberían estar haciendo proyectos, los del Ministerio deberían estar haciendo el reglamento.

Me parece que en verdad esto no tiene mayor discusión. Votemos por separado lo

que quieran, hagan lo que quieran; pero la ciudadanía, sobre todo de regiones, no entenderá.

¿Qué estamos haciendo? Estamos corrigiendo lo que pagan los estudiantes -que, además, toda la vida han sido subsidiados por los adultos de clase media que paga su pasaje; esa clase a la cual, muchas veces, hemos abandonado, porque los ricos o los que más tienen andan en automóvil o en taxi-, que tendrán una tarifa de un tercio del precio del pasaje de los adultos. El Estado se pone con los microbuses, el transporte, el Metro y Ferrocarriles.

Es verdad lo que dijo el diputado García-Huidobro, de Rancagua, respecto de los colectivos; pero eso se compensa con el *voucher*, que es un vale que se entregará por familia al 40 por ciento más pobre, es decir, a las familias que reciben el Subsidio Único Familiar (SUF) y la asignación familiar, que se encuentran registradas en el Chile Solidario y que recibieron los 40 mil pesos. Este subsidio es permanente, de por vida. Con este vale le podrán decir al conductor del colectivo: "Tome, aquí tiene la diferencia".

Ojalá que con esto no pase lo que ocurrió con los maletines literarios, pues con mucha pena vimos que a los dos días de entregados, los andaban vendiendo por ahí, en la feria.

Ojalá que ese *voucher* sirva para sumar dos mil, tres mil o cinco mil pesos para ser usados en transporte por esas familias que necesitan. Por lo tanto, los estudiantes pagarán el tercio de la tarifa normal, sobre todo en regiones, y las familias de menores ingresos obtendrán su *voucher* o vale utilizable en transporte.

Pero también habrá plata para inversiones menores. Arreglemos los paraderos, porque en el mundo rural, cuando llueve, llueve. Por ahí dicen que todos se mojan; pero algunos no se mojan siempre. No hablemos de las tasas de interés de los bancos, porque alegan. Estos nunca se han mojado ni se van a mojar. Pero este es otro tema, del cual

hablaremos en la tarde con el ministro de Hacienda. Sigo: habrá plata para arreglar los terminales de buses, para tener otro tipo de semáforos; es decir, para todo tipo de inversiones menores.

Subsidio permanente, ¡claro! Para los estudiantes, 33 por ciento del precio del pasaje adulto, y subsidio para las personas que utilicen otros medios de transportes, incluyendo Metro, autobuses, colectivos, ferrocarriles de cercanía, buses carriles, ramales, es decir, todo lo que tenga que ver con transporte.

Debo referirme al subsidio transitorio, que es el que más me interesa. Aquí me detengo para felicitar al ministro, que al final incluyó un subsidio transitorio para las regiones, sobre todo para implementar un plan de “chatarrización”; mejoremos los buses, cambiémoslos, pero también habrá que considerar a los colectivos, tema que quedará pendiente para no atrasar el despacho del proyecto.

Hago un llamado a los intendentes y gobiernos regionales. Les estamos pasando una brutalidad de plata para que realicen obras mayores de infraestructura vial. En mi distrito tenemos el único ramal que existe en Sudamérica. Ciento veinte kilómetros que conectan Talca y Constitución. Invito a recorrerlo, porque el viajecito en este bus carrilidos trencitos juntos por una trocha angostas espectacular. Espero que en la elección presidencial algunos no tengan la trocha angosta. Los gobiernos regionales recibirán miles de millones de pesos. Para este año, 35 mil millones de pesos y más de 100 mil millones para el próximo año y siguientes. Queremos ver a los intendentes y a los gobiernos regionales trabajando, haciendo su función. Ellos son el parlamento de las regiones y ahora recibirán esa plata.

No entiendo qué estamos protestando, en circunstancias de que estamos entregando un proyecto trabajado con “acuerdo político” y que, en términos prácticos, se traduce en

más de 2 mil millones de dólares, cifra que medida en tres o cuatro años es impresionante. Ahora, el “acuerdo político” le puede servir de paraguas al Gobierno, para cuando digan que estamos haciendo política y que esto es intervención electoral. No estamos haciendo distinción entre comunistas, socialistas, o partidarios de la UDI, de la DC, o del PRI. Sólo estamos diciendo a la gente que nos metimos en un sistema, el Transantiago, que fracasó en sus comienzos, y que ahora, a través de este proyecto, estamos corrigiendo los errores. El actual ministro de Transportes ha sabido fortalecer su trabajo, aguantando lo que correspondía asumir a otros gobiernos, y hoy nos presenta con tranquilidad un proyecto breve, claro, y acordado. Por lo tanto, no veo cuáles son los problemas.

Ponerle cortapisas a un proyecto de este tipo es decirle a la ciudadanía que nos gusta el leseo. No nos queda más que aprobarlo rápidamente, porque los temas son claros, los montos son claros; sólo nos resta el reglamento, el que deberá concretarse a la brevedad posible. De lo contrario, estaremos hablando simplemente de papeles muertos.

Señor Presidente, por su intermedio, felicito al Gobierno y al ministro, toda vez que estamos ante un proyecto de esos que marcan a un gobierno. Espero que en los próximos cuatro años mi gobierno tenga la marca de una reforma tributaria integral, que el país la necesita al igual que esta iniciativa.

He dicho.

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

El señor **ROBLES**.- Señor Presidente, hoy esperamos aprobar este proyecto de ley que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Con esta iniciativa, que conocimos en su primer trámite en la Cámara, se soluciona de

una vez por todas el problema de financiamiento que afecta al sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Santiago.

El acuerdo logrado es extraordinariamente importante toda vez que permitirá que la Presidenta Bachelet solucione los problemas del sistema público de transporte de Santiago, a pesar del tiempo transcurrido y de las trabas que en su momento puso la derecha. El acuerdo demuestra que buscamos solucionar los problemas y no acentuarlos.

Por eso, felicito al ministro René Cortázar, quien nos acompaña en la Sala, por el encomiable esfuerzo que ha realizado. Su trabajo ha sido extraordinariamente fructífero, toda vez que mejora muchísimo las condiciones del Transantiago; además, nos entrega un proyecto que recoge lo que las regiones le pidieron. El ministro entendió que no es justo que los recursos queden sólo para Santiago, sino que hay que entregar los mismos beneficios a las regiones.

Habría preferido que los recursos llegaran a los transportistas de todas las regiones de manera más fácil. Entiendo las dificultades y entiendo que Chile es un país diverso, diversidad de la que se hace cargo el proyecto. En efecto, el Senado, tras recoger algunas opiniones que entregamos en la Cámara, posibilita que parte de los recursos que se entregarán al Transantiago lleguen también a regiones, a fin de subsidiar a la gente de menores ingresos que accede al transporte público de pasajeros. Tal es así, que de la totalidad de los recursos que se entregan, la mitad será para el transporte público de la Región Metropolitana y, la otra mitad, para el resto del país.

Lo importante es que cuando se repartan las platas, amén de las consideraciones técnicas, se mantenga la equidad regional en cuanto a los beneficios. Sin ir más lejos, ayer en la Comisión le dije al ministro que en mi Región de Atacama prácticamente no existen líneas de buses de locomoción colec-

tiva. En el “archipiélago” de Atacama, formado por ciudades rodeadas de desierto, la gran mayoría de las personas se traslada en colectivos. Este es el medio de transporte público que mayoritariamente emplean los atacameños. Por eso, al momento de definir se repartirán los recursos, no debería utilizarse como parámetro el número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, toda vez que en mi región la cantidad de gente que utiliza este medio de transporte es casi cero.

Cabe señalar que sólo Copiapó y Valdivia recibirían el beneficio, pero el resto de la región quedaría sin subsidio. Por lo tanto, amerita que el Ministerio de Transportes revise las cifras finales y distribuya los recursos de manera justa y con equidad regional, de manera que el subsidio llegue a todas las regiones. Asimismo, es necesario que los guarismos se definan considerando población, pero también las condiciones de aislamiento, toda vez que mi región, por ejemplo, pese a no estar en los extremos, es de las más aisladas del país.

Repito, es muy importante el acuerdo logrado para subsidiar en parte el transporte de pasajeros en colectivo. Entendemos que el *voucher*, como decía el diputado Lorenzini, es decir, ese vale para transporte, será cobrado sólo por los que participan en la locomoción. Por eso, los colectiveros deberán estar inscritos en los registros del Ministerio de Transportes; sólo la locomoción menor que esté inscrita en el sistema podrá hacer efectivo el *voucher*.

Es posible que familias que reciban ese documento lo intercambien, pero no le veo problema a eso, ya que se convierte en un objeto de valor. Lo importante es que la gente de la locomoción colectiva cobrará esos recursos al Estado, razón por la cual deben llegarles a todas las comunas rurales que no tienen medios de transporte mayor. Espero que la gente de Caldera pueda pagar con un *voucher* su traslado en colectivo des-

de sus poblaciones al consultorio. Es necesario que el Estado subsidie el transporte público de personas de todas partes del país.

Señor Presidente, me parecen sumamente relevantes dos o tres materias que se han incorporado al proyecto.

En primer lugar, que se otorgue a las regiones la posibilidad de decidir el destino de los recursos en el área de transporte. Esto es importante; es necesario definir en términos claros que las regiones tienen que decidir sobre esas inversiones.

En segundo lugar, me parece muy importante que se establezca una cierta descentralización de estas materias. Por lo tanto, considero que el proyecto apunta en el sentido correcto al entregar ese subsidio a todos los rincones del país.

Finalmente, se nos aclaró que los recursos quedarán en la región, aunque exista inoperancia -por ejemplo, porque no existe un buen estudio primario-, y que no volverán al sector público o a otras organizaciones, con el objeto de que el subsidio llegue efectivamente a la gente de cada lugar del país.

Agradecemos que el ministro haya recogido los planteamientos que le hicimos en el primer trámite constitucional, instancia en la que planteamos que no habría equidad si no se establecía este subsidio para los usuarios de los colectivos. De lo contrario, el proyecto sólo solucionaría el problema de Santiago, sin avanzar en el resto del país.

Muchos parlamentarios que representamos a provincias dijimos al señor ministro que el transporte mayor es propio de las ciudades grandes, ya que en las ciudades pequeñas es más importante el transporte menor.

También es muy importante subsidiar el transporte rural. Por medio de las secretarías regionales ministeriales se pueden desarrollar programas que otorguen subsidios al transporte rural y a quienes realizan actividades de transporte en las localidades rurales más alejadas del país.

Señor Presidente, me gustaría que el ministro recogiera el tema relacionado con transporte que voy a plantear y lo incluyera en la ley de Presupuestos.

La cantidad de accidentados que hay en las carreteras de mi región es muy importante. El gobierno de la Presidenta Bachelet está haciendo un gran esfuerzo para construir una doble vía entre La Serena y Caldera, lo que permitirá disminuir esa accidentabilidad.

Sin embargo, considero que la actitud preventiva del Ministerio de Transportes no sólo debe quedar centralizada en Santiago, sino que debe descentralizarse a regiones. En consecuencia, me gustaría que en el proyecto de ley de Presupuestos para 2010 se considere el envío de al menos un funcionario de la Conaset a cada una de las regiones, a fin de que se hagan cargo de la función preventiva que realiza la Corporación Nacional de Seguridad de Tránsito.

Aprovecho la presencia del ministro y de que estamos analizando un tema de transporte para plantear el fortalecimiento de las secretarías regionales ministeriales de transporte para que desarrollen mejor su función.

Señor Presidente, anuncio que la bancada del Partido Radical apoyará las modificaciones del Senado.

He dicho.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Patricio Hales.

El señor **HALES**.- Señor Presidente, voy a votar a favor del proyecto en su totalidad, incluido el articulado transitorio. Asimismo, llamo a los colegas a respaldarlo, porque estoy convencido de que sería una locura y una barbaridad que, aparte de los problemas que tiene el Transantiago, además quedara sin plata y no se financiara, porque el descalabro sería completo.

Considero que el proyecto debió aprobarse hace muchísimo tiempo; lamento que demorara tanto en llegar este acuerdo, pero lo valoro y lo aprecio, porque es mejor signo que arrojarse los papeles a la cara.

Espero que las platas sirvan para mejorar el servicio. Para ello, el ministro deberá tomar nota en esta sesión respecto de los problemas del usuario común, porque aparte de hablar del BID, quiero dar a conocer la situación de Juana Poblete, de la población Ballesteros; aparte de hablar de los 550 mil millones de pesos que se entregarán como subsidio transitorio hasta 2014, quiero hablar de las dificultades de Julia González, de la calle San José N° 3521; además de hablar de los 115 mil millones de pesos que se entregarán al transporte de Santiago, quiero hablar de los trabajadores del Transantiago, con quienes me reuní una fría noche del viernes de la semana pasada en Américo Vespucio con Guanaco para escuchar las dificultades que tienen; quiero hablar de Marisol Pacheco, de la calle San Luis; de Guillermina Munro; de Sonia Ramírez, de Reina de Chile; de Irene Ibarra, de Mirador Viejo, porque todavía no cambian los recorridos absurdos; de Sonia Lorca, de Reina María, porque la micro no pasa por Barón de Juras Reales.

Señor Presidente, los 550 mil millones de pesos por concepto de subsidio transitorio y los 230 mil millones de pesos correspondientes al subsidio permanente debieran resolver el problema del ciudadano común; porque, al final, el transporte no es para el placer de los financistas, no es para el agrado de los empresarios del transporte, no es para la felicidad de quien tiene el control fiscalizador del sector correspondiente en el ministerio respectivo, sino para satisfacer el movimiento de los ciudadanos en la ciudad, como el de la madre de Carlos Espinoza, en Panamericana, quien necesita que le resuelvan su problema de transporte. Esas platas son para eso.

Señor Presidente, es casi seguro que el ministro nos dirá que aprecia que hayamos aprobado el proyecto en su totalidad, incluidos los créditos, las tarifas, los subsidios y los regalos a provincias, porque esto es un regalo adicional para la gente de regiones, ya que no estaba en la esencia de la necesidad de arreglar el Transantiago. No obstante, solicito al señor ministro, por intermedio del señor Presidente, que repita lo que dijo cuando vino a hablar de la situación de los trabajadores del Transantiago. Me refiero a su preocupación por mejorar los recorridos y las frecuencias. Espero que estos recursos sirvan para mejorar esos problemas.

¿Qué fue de Sonda? Nunca más se supo de esa gigantesca empresa que entregaría toda la tecnología que necesitaba el Transantiago, como un *software* maravilloso, tipo juego electrónico de *playstation*, que permitiría controlar el movimiento de los buses desde el ministerio o sentados en Reñaca. Nunca más se supo de ese *software* maravilloso.

Continúo: Ida Rojas, de Arquitecto O'Herens, no tiene frecuencias adecuadas; Gabriel, de Diego Silva y Principal -hace un mes envié su carta al señor ministro, acompañada de la firma de ciento y tantos ciudadanos- reclama por el recorrido de Juan Cristóbal. Debió crearlo una persona muy inteligente, ya que si alguien se encuentra en la calle Principal o en Diego Silva y quiere ir a alguno de los hospitales ubicados en Independencia, es decir, hacia el sur, debe salir a Juan Cristóbal para tomar la micro hacia Américo Vespucio con Guanaco, con Pedro Fontova o con Independencia; o sea, si usted quiere ir al sur, primero tiene que ir al norte.

Señor Presidente, por su intermedio pido al ministro que cambie ese recorrido, porque los 230 mil millones de pesos que se otorgan como subsidio permanente deben servir también para que se cambien recorridos, trasbordos, ubicación de paraderos y todo

otro problema que dificulte el traslado de las personas.

A Rosita Leiva, de pasaje Aranís, en la Angela Davis, no la mencionan al lado de la palabra BID; no escucho hablar de Luis Ramírez, de Cardenales Oriente. Ellos son los que Neruda cita en “Oda al hombre sencillo” o en “La tierra se llama Juan”. De ellos no hablamos. Aquí se habla mucho del BID y del Banco del Estado; se hacen muchos estudios de cifras, de tasas de interés.

Señor ministro -por su intermedio, señor Presidente-, ayer usted informó de la alegría que producirán esos créditos con avales del Estado. Vamos a tener que pagar intereses más bajos. Enhorabuena para Chile y para los recursos que tendrán los chilenos para la protección social, que tan buenamente crea, impulsa y dirige la Presidenta Bachelet. Pero en el transporte -estoy viendo mi página *web* mientras hablo-, veo un reclamo de Héctor Zúñiga, de 12 de agosto; otro de Miguel Cáceres Araya, de igual fecha; el 11 de agosto, uno de Marta Arias.

Hablemos de esos nombres. Alguna vez un poeta dijo: la tierra se llama Juan, y habló de Olegario Lazo, de Ramona Parra, de Juana, de Luis, de un palero de Tocopilla. En esta Cámara, cuando hablemos de los millones que tendrá el Transantiago, pongamos los nombres de Teresa Zúñiga, de Miguel Queirolo, de Pedro Donoso, de Luis Morales, de Carlos Bianchi, presidente del Club Deportivo México; de la gente de Huber Benítez. Puedo dar un listado completo de todos esos ciudadanos. ¿Qué dicen? La línea 101 no funciona. En la 116 los buses vienen pegados. En la 107 se forma un trencito. Se dice por escrito. Se puede visitar la página web www.arreglartransantiago.cl.

Felizmente, el Ministerio de Transportes y su ministro contestan cada uno de esos reclamos. Por lo menos, existe acogida, y un ministro que escucha, que recibe los reclamos y que ordena responderlos. Pero no

basta con que sean escuchados; me gustaría ver la transformación real.

En un reconocimiento poco frecuente, el ministro dijo que todavía están en deuda con la zona norte de Santiago.

Señor ministro, eso fue hace tiempo. Ana Belén dice: la B-12 está discontinuada. Margarita Rodríguez dice: problemas con el paradero mal ubicado en la 223, en Diego Silva, en la zona de Guanaco.

Escuché a un diputado de la zona norte de Chile referirse al valor de esos subsidios. Es maravilloso. En la Región Metropolitana tenemos problemas y falta de plata. Me lo confirma el diputado Silber, quien conoce muy bien la zona de Quilicura. Hemos estado trabajando juntos para los trabajadores del Gran Santiago. Los diputados de regiones están felices, porque lo único que deben hacer es reclamar y abrir las arcas regionales para recibir el subsidio permanente de 115 mil millones de pesos permanentes y el subsidio transitorio de 550 mil millones de pesos que se van a repartir.

Termino diciendo que, para ellos, esa felicidad que les llegó repentinamente tiene que ser también para los ciudadanos de Santiago, de manera que tengamos la felicidad de aprobar un proyecto de ley para financiar el Transantiago, a fin de que dé mejor servicio, y no tener que decir a los ciudadanos que hemos aprobado los recursos para financiar un mal transporte, porque eso ya sería el colmo. Exijo mejoramiento del servicio.

He dicho.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Montes.

El señor **MONTES**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero dejar en claro que voy a votar a favor del sistema de subsidios planteado y del artículo primero transitorio, relativo al crédito BID.

Voy a hacer una breve referencia al problema de fondo.

Aquí se ha dicho mucho sobre el Transantiago; pero los que formamos parte de la comisión investigadora llegamos a la conclusión -así lo dice el informe- de que uno de los principales errores respecto del Transantiago fue no haber diseñado el sistema desde un comienzo con un subsidio. No se trataba de enmendar por la vía de la flota, que es lo que ocurrió. En efecto, para mantener la tarifa se disminuyó la flota a 4 mil y tantos buses, con lo cual se provocó la crisis.

Ese no es el único problema del Transantiago, pero es muy determinante, por la forma en que se hicieron los ajustes de los troncales, de los alimentadores, de los paraderos, de muchas cosas y, en general, del conjunto del sistema.

Es importante reconocer eso, porque cuando se han destinado recursos con posterioridad, el problema no es que haya pérdidas, sino que no se gastaron de la manera más racional desde el comienzo. Entonces, hubo que ir parchando distintos inconvenientes, como cambiar los sistemas de incentivos; en fin, fue necesario hacer distintas cosas para corregir lo que no se hizo de manera adecuada desde un comienzo. Repito, no fue pérdida, sino la destinación de recursos necesarios para el Transantiago, a fin de hacer una modificación estructural. Es verdad que la manera en que se hizo ha generado distorsiones bastante grandes.

El modelo de subsidio que propone el Senado me parece tremendamente imperfecto. Sin embargo, voy a votar a favor porque es consecuencia de un acuerdo.

En cualquier área económica, los subsidios no se establecen de ese modo. Lo que se buscaba era un modelo que asegurara dos cosas: en primer lugar, un incentivo a la innovación permanente, por el modelo de subsidio. En segundo lugar, cubrir en forma gradual los déficit en un plazo de cinco o

diez años. No sé la cantidad de tiempo que se requerirá para que, en el caso de Santiago, adquiriera la eficiencia y las condiciones que esperamos.

Se crea un modelo de subsidio permanente por la vía de la tarifa escolar, lo que me parece muy bien; es un costo que existía. Pero, ¿qué tiene que ver eso con la evolución del sistema de transporte? Hay que cubrir el déficit en el punto de equilibrio y, a su vez, asegurar la innovación y el avance.

Llamo la atención sobre esto, porque -tal como dijo el diputado Hales- me parece que respecto de Santiago será necesario seguir reflexionando. Estamos resolviendo un problema y dando tiempo para trabajar más a fondo un conjunto de situaciones que tenemos por delante.

Mientras no haya un administrador regional del sistema, un administrador metropolitano, difícilmente vamos a tener una capacidad de gestión de todos los problemas específicos que mencionan la señora Rosita Leiva y otras personas.

En la actualidad, tenemos una autoridad regional de transportes que debe revisar los temas muy indirectamente y negociar con mucha gente para acomodar los recorridos.

Hay que repensar el subsidio para que tenga más desarrollo, más eficacia y un plazo mayor que el previsto en el proyecto.

Hay que asegurar que en los alimentadores existan más competencia, y en los troncales, más lógica pública, independientemente de la propiedad, de manera que encontrar buses en los períodos de baja, de manera que en los fines de semana no sea tremendamente difícil acudir a ellos, como ocurre en la actualidad.

Hay falta de competencia en los alimentadores. Pensar que responder aún por la asignación de cuotas de buses no ha dado el resultado que se quiere.

Tengo claro que el Transantiago ha mejorado mucho; está en condiciones muy superiores. Creo que este proyecto de ley permi-

tirá tener más tiempo y estabilidad para repensar los problemas de fondo, tanto de la organización del transporte como de los sistemas de subsidio.

En las regiones no se ve la relación que hay entre lo que estamos acordando aquí y la modernización del transporte, en ciudades como Concepción y Valparaíso. Se está estudiando la manera de captar recursos para tener mayor inversión, pero no que esto sea coherente con que en el país se tienda a mejorar los sistemas de transporte en una perspectiva de largo plazo en ciudades que tienen especificidades distintas de las de Santiago.

Es verdad que se están repartiendo recursos. Entiendo que las regiones estén contentas por eso; pero, desde el punto de vista de la lógica de país, tendríamos que pensar en subsidios para regiones, pero asegurando que con eso se construirá una red de transporte más eficiente en el largo plazo.

Las regiones aprovecharán los errores de Santiago para captar recursos en forma legítima, pero eso no significa que se orientarán necesariamente, de la mejor manera para construir sistemas de transporte más adecuados.

Quería hacer esta reflexión, porque el proyecto fue consecuencia de una negociación. El Gobierno necesitaba contar con recursos y un tiempo para que el sistema madurara; pero ese tiempo hay que aprovecharlo para discutir problemas estructurales, como un sistema más racional para el largo plazo, el administrador del transporte en la Región Metropolitana y el sistema para articular troncales con alimentadores.

Respecto de echar abajo el artículo primero transitorio, que tiene que ver con el crédito BID, habría preferido mil veces que eso hubiese sido incluido dentro del acuerdo. ¿Para qué mantener un problema que, posteriormente, habrá que resolver por la vía de las tarifas u otras? Porque aquí hay una deuda, es decir, la necesidad de cubrir algo

que surgió como consecuencia de la manera en que se enfrentó este tema.

No voy a entrar en esto, porque ayer, en las Comisiones Unidas, el ministro explicó de manera consistente cómo la actitud de los presidentes de ambos partidos de Oposición obligó al Gobierno a buscar una alternativa, y se llegó a ésta que, sin lugar a dudas, no es la óptima. Entonces, no corresponde que hoy se busque echar toda la culpa a una forma distorsionada de tomar decisiones por parte del Ejecutivo, en circunstancia de que la Contraloría estuvo en la base de esta decisión.

Me parece que debemos aprobar el artículo primero transitorio. Por lo tanto, llamo a la Oposición a reflexionar más al respecto. ¿Todavía pretenden usar esto como un tema de campaña para decirle a la gente de Santiago y del resto del país que se están perdiendo los recursos del Estado? Esto fue consecuencia de una coyuntura, porque había que resolver un problema y el sistema debía funcionar.

Claro, la Oposición quería que la primera vez se utilizara el 2 por ciento constitucional, pero el Gobierno optó por esta vía administrativa que ella planteó como una fórmula para resolver el problema.

Debemos aprobar el artículo primero transitorio. Por eso, llamo a la Oposición a no caer en este juego electorero. Lo que el país quiere es unidad para resolver los problemas. Está muy bien lo del subsidio, pero también debemos incorporar la forma de resolver el crédito BID.

Por otra parte, no me gusta el informe financiero. Se ha convertido en un hábito del Ministerio de Hacienda hacer informes financieros muy opacos. Aquí deberíamos tener un informe financiero que claramente determinara los factores que componen las cifras: por un lado, los 49 millones y, por otro, los recursos que tienen que ver con el aporte para las regiones. Sólo tenemos cifras globales. Hay un informe técnico comple-

mentario -lo hemos pedido- que no es parte del informe financiero.

Cuando la Comisión de Hacienda resuelve sobre este tipo de materias, debe contar con una descomposición de los datos para ver de dónde se generan, sobre todo cuando se establecerá un panel de expertos que deberá tomar decisiones en el camino.

Espero que en el reglamento se establezca el tema de los taxis y la forma en que se distribuirá el subsidio, que no se conviertan en factores que nos lleven a atrasar más esto.

Reitero que el proyecto es un gran avance, pues entregará un respiro. Sin embargo, es necesario que el Gobierno no crea que los problemas quedan resueltos. Por el contrario, se otorga un tiempo para analizar ciertos problemas de fondo más estructurales -lo dijo muy bien el diputado Hales-, de administración y de diseño de las redes, y también para estudiar la forma de modernizar el transporte en las regiones.

El problema de las regiones no se resuelve sólo con la captación de mayores recursos. Es necesario mirar a diez años plazo qué sucederá, por ejemplo, en Concepción o en Valparaíso, en el sentido de modernizar el sistema. Con este proyecto se está ganando tiempo.

Si se rechazara el artículo primero transitorio, como quiere la Derecha, se hará un daño, pues seguiremos pegados a cosas que ya ocurrieron y no se mirará hacia adelante, que es lo que quiere todo el país.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Olivares.

El señor **OLIVARES**.- Señor Presidente, por su intermedio deseo expresar al señor ministro que no me gusta este proyecto.

En primer lugar -ya se planteó-, la forma en que se entregarán los subsidios no es la mejor.

En segundo lugar, no resuelve los problemas más importantes del Transantiago. En verdad, esta ingente cantidad de dinero que se entregará a los operadores sólo se destinará al financiamiento de los mismos, pero en el proyecto no hay una coma ni una línea que nos diga de qué forma se mejorará el servicio a los usuarios.

Señor Presidente, por su intermedio quiero preguntar al ministro cuáles son las transformaciones profundas que, a partir de este proyecto de ley, se harán al mal diseño del Transantiago, No veo ninguna. Me gustaría saber si hay algo previsto en el futuro.

El diputado Hales mencionó, con nombres y apellidos, a vecinos que padecen las consecuencias de este sistema. En verdad, ellos se multiplican en Cerro Navia, Quinta Normal y Lo Prado. Para esas personas, que están sufriendo con este mal servicio, no veo respuesta alguna en este proyecto de ley.

Por todos es conocido que el diseño de la malla de recorridos es uno de los principales problemas; pero al respecto no se dice palabra alguna. No se habla de mejorar las frecuencias ni de descongestionar el Metro. En el fondo, esta tremenda cantidad de dinero que se entregará es sólo para financiar el sistema, es decir, para que pueda seguir funcionando, en circunstancias de que técnicamente está quebrado.

Señor Presidente, por su intermedio, me gustaría que el ministro me respondiera qué se prevé a futuro, porque aquí no hay ni un solo peso para indemnizar a los pequeños y medianos empresarios que fueron expulsados de esta actividad. Me gustaría saber cuántos pequeños y medianos empresarios, que tienen rostro, nombre y apellido, quebraron. Ahora, muchos de ellos, son prófugos de la justicia o se han suicidado, y sus bienes han sido rematados.

Me gustaría saber si el ministro tiene un catastro de los pequeños y medianos empresarios que quebraron; si se considera indemnizarlos en el futuro, porque la acción del

Estado los dejó fuera de una actividad que llevaron adelante por más de ochenta años. Me gustaría saber si hay algo de eso en perspectiva.

Señor Presidente, por su intermedio quiero preguntar al señor ministro si tiene una lista de los trabajadores que quedaron sin indemnizaciones tras la pérdida de sus fuentes laborales como consecuencia de la implementación de este plan. En este proyecto de ley no se destinará ni un solo peso para esos trabajadores que han sufrido tanto.

Reitero, me gustaría saber si el señor ministro posee información sobre la cantidad de trabajadores que sufrieron con esta reforma, con nombres y apellidos, y si conoce los montos de las indemnizaciones que dejaron de percibir porque sus patrones quebraron. Me gustaría saber si existe algo en perspectiva para entregarles sus indemnizaciones.

Este proyecto de ley no es bueno. Aquí se ha hablado mucho, pero no se ha apuntado al grano, a la esencia. Quienes me antecieron en el uso de la palabra se refirieron a la existencia de un acuerdo político, pero no han dicho que este proyecto no considera mejoras para los usuarios.

En verdad, una vez más aquí tenemos un acuerdo político hecho a espaldas de la ciudadanía, por cuanto no le cupo participación en él.

El diputado Hales dio a conocer nombres de usuarios que han sufrido. Yo también tengo muchos nombres; todos los parlamentarios tenemos nombres de personas que están sufriendo día a día a causa del Transantiago.

Por eso, señor Presidente, por su intermedio deseo que el señor ministro responda si a esas personas que sufren día a día tras la implementación del Transantiago, se les consultó respecto de este proyecto de ley y de este acuerdo político, hecho en algunas oficinas. Quiero saber si a esas personas, que sufren todos los días el hacinamiento en

el Metro y particulares problemas en sus poblaciones, se les preguntó si es necesario entregar este subsidio.

Entonces, resulta que aquí tenemos un acuerdo político firmado entre cuatro paredes, que eternizará el problema de la gente.

Para qué seguir si, en verdad, este proyecto no sirve. Basta tomar uno que otro ejemplo para darse cuenta de que las cosas no se están haciendo bien, sino con apresuramiento.

¿Cuántas personas pertenecientes al 40 por ciento de la población socioeconómicamente más vulnerable, ocupan a diario la locomoción colectiva? Me gustaría saber si el señor ministro tiene esa cifra.

Una cuestión bien planteada sería entregar ese vale al ciento por ciento de los usuarios del transporte público ¿Por qué no? Si alguna persona utiliza el transporte público es por necesidad, porque no tiene las condiciones económicas para resolver sus necesidades de transporte de otra manera.

Por lo tanto, de ese 40 por ciento socioeconómicamente más vulnerable ¿quiénes realmente usan el transporte público?

Nos vamos a encontrar con sorpresas, porque existen muchas personas que no salen de sus casas, como los adultos mayores; también están los cesantes y las personas con problemas estructurales de pobreza, que, obviamente, no utilizan el transporte público todos los días.

Entonces, hablar de ese 40 por ciento es referirse a una cifra demasiado elevada en relación con la prestación de este servicio.

Señor Presidente, para terminar, anuncio mi voto en contra. No me queda más que votar en contra todas las modificaciones del Senado. Lo hago por una cuestión de consecuencia, por cuanto esta solución implica continuar con un transporte público de mala calidad, que la gente en la calle repudia.

De eso vamos a tener algún dato en las próximas elecciones.

Señor Presidente, espero que, en un acto de consecuencia, la Cámara esté con la gente y rechace las modificaciones del Senado.

Gracias, señor Presidente.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Cito a reunión de Comités sin suspender la sesión.

Tiene la palabra el diputado señor Cristián Monckeberg.

El señor **MONCKEBERG** (don Cristián).- Señor Presidente, nuevamente nos encontramos en esta Sala para tratar los problemas del Transantiago.

En innumerables ocasiones nos hemos referido a ellos: en sesiones especiales, en interpelaciones -una a un ex ministro del Interior y otra sobre el crédito BID- en dos comisiones investigadoras, sobre el Transantiago y sobre el crédito BID. Al final, al cabo de casi tres años, llegamos a la conclusión de que nunca se ha llevado adelante una política pública tan mal diseñada, tan mal implementada y tan mal ejecutada como la del Transantiago.

Lo peor de todo es que se hizo de espaldas a la gente. Hay que resaltarlo y no olvidarlo, por cuanto para aprender de los errores se debe hacer el intento por no olvidarlos. Para mirar hacia el futuro se debe tener claro qué se ha hecho mal.

El Transantiago es la peor política pública diseñada por los gobiernos de la Concertación. No lo digo yo -no es una frase original-, sino de personeros de la Concertación. Esto debe servir para sacar conclusiones, pues se generó un sistema de transporte público en la ciudad de Santiago, pero no se preguntó nada a la gente, a los usuarios. Esto grafica lo que ocurre cuando se trabaja con técnicos fuera de todo control y de toda conexión con la realidad.

Este sistema se hizo entre cuatro paredes, supuestamente por genios, y se pretendió llevarlo adelante de un día para otro.

Todavía recuerdo cuando se decía que en febrero o marzo de ese fatídico año esto iba a cambiar, y que, de un día para otro, tendríamos un sistema nuevo. Recuerdo que nos dormimos con los microbuses amarillos y despertamos con los famosos microbuses del Transantiago.

Ése fue uno de los mayores errores. Ningún sistema de transporte público que tenga por objeto modificar el transporte de una ciudad, se hace de un día para otro. Normalmente, estas transformaciones duran años. Primero, se empiezan por alguna comuna o sector; y luego, se corrige, y así, sucesivamente, se agregan nuevos sectores, hasta llegar a la total transformación del sistema de transporte público de alguna ciudad.

Pues bien, ahí estuvo el error garrafal que todavía estamos pagando mediante la ley de Presupuestos, el 2 por ciento constitucional, etcétera, a lo que se suma la cantidad de créditos pedidos. Pero resulta que también lo está pagando la gente que más ha sufrido con este sistema, la que lo ha pasado más mal. Sin embargo, como el tema dejó de ser noticia en los diarios y dejó de ser portada de los noticiarios, se cree que la situación mejoró de la noche a la mañana.

Reconozco que se ha hecho un esfuerzo, que el ministro se ha esforzado por sacar adelante el Transantiago y que por empeño no se ha quedado. Pero no es lo que se vendió, lo que se prometió y lo que se dijo. Recordemos que se anunció que este sistema se autofinanciaría. Recuerdo haber escuchado a Nicolás Eyzaguirre, ministro de Hacienda en la época, quien dijo que esto funcionaría tiqui-taca; que sin necesidad de modificar la tarifa, con los alimentadores y el sistema de troncal, esto caminaría sin ningún problema y que, además, generaría un mejor sistema de transporte público a la ciudad.

También lo escribió y lo dijo el actual ministro de Hacienda, Andrés Velasco, quien contaba con informes de los cuales

tomamos conocimiento en la comisión investigadora. Pero el famoso tiqui-taca no fue tal. De hecho, el ministro Cortázar llegó a esa cartera por el desastre del tiqui-taca, es decir, para solucionar los errores cometidos.

No podemos olvidarlo. Cuando se cometen errores de tal magnitud, que afectan con tal fuerza a la ciudadanía, no se pueden olvidar. No se trata de ser majadero, sino de no olvidar la historia para no volver a cometer esos errores.

Hay mucha gente que la pasó mal, sobre todo adultos mayores, quienes se vieron impedidos de salir y tomar el famoso micro amarillo, porque cambió el sistema. Hoy no se atreven a salir, no quieren salir, porque no conocen los recorridos, tienen temor de que el microbús les sea incómodo o que puedan caer y sufrir accidentes.

Además, hasta el día de hoy en el colectivo quedó instalada la idea de que el sistema no funciona bien y no es seguro.

Espero que de aquí en adelante esto empiece a cambiar en forma radical. Hemos hecho importantes esfuerzos, no sólo para criticar -rol importante de la Oposición-, sino también para mejorar este sistema. El ministro puede dar fe de que en la Cámara de Diputados hemos hecho esfuerzos para solucionar un problema que afecta a la ciudadanía.

A mi juicio, en la Cámara de Diputados existieron bases para alcanzar un acuerdo, pero no se logró. No voy a analizar las causas, pero hubo intenciones, ganas y esfuerzos para sacar adelante un acuerdo, el cual hoy está llegando en tercer trámite constitucional, como consecuencia del trabajo que se llevó adelante en la Comisión de Transportes del Senado. En ese sentido, en mi opinión es necesario apoyar las modificaciones del Senado, sobre todo en lo que dice relación con el cambio institucional que se producirá en materia de transporte urbano. Al respecto, cabe recordar que una de las conclusiones más importantes de la comisión

investigadora es la falta de una institucionalidad acorde para enfrentar el sistema de transporte público en la ciudad y la falta de una autoridad que pudiera coordinar eso.

Ello llevó a que tanto el ministro como el subsecretario de la época se vieran muy complicados y enredados porque no tenían las facultades ni las herramientas para enfrentar este problema. Así, por ejemplo, el que un troncal deba cruzar una parte de la ciudad no es decisión de una autoridad, se requieren muchas autoridades para lograr que el troncal se construya.

El problema mayor es que las vías exclusivas o segregadas donde funcionan los troncales debieran haber estado listas hace ya bastante tiempo, pero lo estarán en su totalidad recién en 2014, porque las autoridades no tenían las facultades necesarias para tomar una decisión al respecto y tampoco existía una institucionalidad fuerte. Eso representa un importante avance. El ministerio traspasará ciertas facultades a la autoridad metropolitana de transportes.

Se trata de una materia muy importante que debemos sacar adelante. Hoy se encuentra radicada en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados. La hemos analizado en algún momento, pero se ha detenido su estudio a la espera, precisamente, del surgimiento de este acuerdo.

Por tanto, el Gobierno, en lo poco que le resta de su mandato, debe abocarse a sacar adelante esto por la importancia que reviste.

También es relevante lo que dice relación con el panel de expertos y las tarifas. Pienso que no es bueno ni positivo que las tarifas dependan de una decisión política. Debemos reconocer que para ninguna autoridad es agradable dar a conocer alzas de tarifas. Por eso, esas alzas se deben analizar desde un punto de vista absolutamente técnico, aun cuando reconozco que hoy eso se está abordando bien, incluso, el que la variación tarifaria no pueda exceder del 5 por ciento del valor de la tarifa de cada mes y una serie de

otros principios. Creo que ese tema está bien abordado y complementado.

En cuanto al rediseño del Transantiago, mucho se discutió al respecto, sobre todo en lo que dice relación con la ausencia de competencia. Ahí sí debo reconocer que estamos muy mal, porque ese es el germen de uno de los tantos problemas que se produjeron con el Transantiago.

Por eso, a partir de la renegociación de los contratos -que parte ahora en agosto de 2009-, ojalá se fomente la competencia a través de las famosas zonas exclusivas que hoy existen, lo que necesariamente mejorará el nivel del servicio. Si se introduce competencia a los alimentadores, éstos se esforzarán por ir a buscar pasajeros; pero hoy el sistema es absolutamente al revés, porque no existe ningún incentivo, ninguna zanahoria -por decirlo en forma gráfica- para que los empresarios de micros salgan a buscar pasajeros y presten un buen servicio. Si se premia con mejores tarifas a un empresario por el buen servicio que presta se esforzará necesariamente por dar un mejor servicio a la ciudadanía y a los usuarios del sistema de transportes, buscará los recorridos útiles que le permitan prestar un mejor servicio a los usuarios.

Creo que el rediseño del Transantiago y el rediseño en general de la estructura de alimentador y troncal está en entregar una mayor posibilidad de competencia y de liberalización de esas parcelas, esos estancos que existen, sin eliminar completamente el concepto de compensación, pero sí entre los alimentadores, aunque quede entre alimentador y troncal. Creo que es una buena señal.

Ese tema se conversó largamente y fue una de las conclusiones de la Comisión Investigadora del Transantiago y del panel de expertos que convocó el ministro hace ya bastante tiempo, en uno de los tantos veranos que pasó trabajando.

Lo concerniente al crédito BID -como dijo el diputado Montes- no es una majadería.

No queremos dejarlo afuera porque sí. Lo que sucede es que se saltó el Congreso Nacional y las normas legales, y al ser un crédito entre privados, necesariamente es mucho más caro. Entonces, si se rechaza la respectiva disposición -como queremos-, eso permitirá que de alguna manera se renegocie en forma distinta por el Ejecutivo con el fin de permitir que el costo no sea tan alto para el Estado.

He dicho.

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

El señor **ROJAS**.- Señor Presidente, si bien las modificaciones del Senado son consecuencia de un acuerdo político, se debe dejar en claro que dicho acuerdo no refleja realmente los problemas que puede ocasionar a las regiones. Digo esto por lo que ha sucedido en mi región, específicamente en la ciudad de Antofagasta, donde se encuentra licitado el tránsito mayor. Ahí no se necesitó un ministro para solucionar el problema, sino que el seremi, en conjunto con nosotros, somos quienes en parte lo hemos logrado.

Por ello, creo que en esta materia debemos poner los puntos sobre las íes, porque con este acuerdo se producirán algunas dificultades en las regiones donde sí se está trabajando de buena manera lo que dice relación con el transporte público licitado.

En las modificaciones del Senado hemos visto los requerimientos que se hacen respecto de licitaciones futuras y podemos ver que hay complejidades para quienes ya están licitados, como es el caso de Antofagasta, donde el seremi está tratando de adelantar la licitación. Por eso, no parece justo no asegurar a personas que en un momento determinado hicieron una gran inversión, que podrán rescatar esa inversión como corresponde, porque se reduce el plazo y nadie les asegura que en esta nueva licitación serán ellos los adjudicatarios.

Por lo tanto, en el caso de Antofagasta tenemos dos posibilidades: o se negocia positivamente para que la gente pueda continuar con el proceso de entrega de lo que hoy están desarrollando, o no se adelanta la licitación y se espera el próximo año. Efectivamente, cuando se pierden algunas instancias en la licitación, a los que ya están licitados se les produce una cierta incomodidad, porque ya han cumplido en una primera etapa, cuando se les exigieron todos los requisitos e hicieron el máximo de esfuerzos económicos. Y lo decía el diputado Olivares hace un rato. ¡Cuánta gente tuvo que cambiar su pequeña micro para optar al beneficio de entrar a la licitación!

Aun cuando reconozco que con estas modificaciones del Senado se busca una solución desde un punto de vista subsidiario, no me parece correcto que le llegue plata a las regiones porque le ha ido mal al Transantiago. Sin duda, ese es un problema que tenemos que analizar, porque si sólo se trata de enviar plata a las regiones usando el expediente al que me he referido, todos deseáramos que los proyectos que implemente la Concertación resulten malos.

A mi juicio, debemos analizar lo que está sucediendo.

Por otra parte, se le entregan aportes a las regiones para obras de infraestructura. En Antofagasta, se está produciendo una discusión mayor en cuanto a hacer carreteras con el objeto de mejorar la conectividad interior de la región y para el uso del tránsito interurbano. Sin duda, con el peaje, se encarecerá la tarifa.

En las modificaciones del Senado no se advierte ni se clarifica que se vayan a solucionar los temas regionales, lo que dificulta su aprobación porque, insisto, puede haber un acuerdo, pero en él no se refleja lo que está sucediendo en las regiones.

Aquí tiene que señalarse claramente por qué no se han sincerado las tarifas en Santiago y por qué tenemos que hacerlo en re-

giones. ¿Por qué en regiones deben pagar lo que corresponde, mientras que en Santiago se ocultan y no se sinceran los valores del pasaje en el Metro o específicamente en el famoso Transantiago?

Lamentablemente, aquí sólo ha habido conveniencia política; ¡ello echa a perder lo que estamos buscando: el subsidio al transporte público!, el cual debe ser transparente y como corresponde sin tapar lo ocurrido, sincerando las tarifas que se deben cobrar en Santiago.

Por lo anterior, voy a votar en contra de las modificaciones del Senado, manteniendo mis convicciones, que es lo que he hecho desde el primer momento y hasta hoy. Todo lo que huele a Transantiago ha sido nefasto, especialmente para las regiones.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Informo a la Sala los acuerdos adoptados por los Comités sobre la tramitación de este proyecto.

Primero, suspender el tratamiento de los proyectos de acuerdo, con el objeto de disponer de más tiempo, porque hay más de 40 diputados inscritos.

Segundo, citar a una sesión especial para la tarde, de 18 a 20 horas, y votar las modificaciones del Senado a las 20 horas.

Finalmente, para su discusión, otorgar un tiempo máximo de cinco minutos por diputado, a partir de este momento.

Tiene la palabra el diputado señor José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, me alegra el acuerdo político a que se llegó, por el bien del país y por lo que significa nuestra Región Metropolitana. Quienes somos de regiones, también debemos entender que, definitivamente, la capital debía buscar una definición en este tema.

Quiero hacer un reconocimiento al ministro René Cortázar, porque tuvo la valentía y

la entereza para enfrentar este problema, al cual se entregó por completo. Espero que las modificaciones del Senado sean aprobadas en esta sesión, a fin de que el proyecto se convierta en ley de la República.

Como sólo dispongo de cinco minutos, voy a plantear dos cuestiones.

En primer lugar, el tema de fondo -es bueno que lo sepan las personas que están viendo el Canal de la Cámara- se relaciona con una realidad: los escolares pagan sólo una fracción del pasaje de los adultos. ¿Cómo se financia este beneficio? La respuesta es muy simple: con las tarifas más altas que deben pagar los adultos que usan el sistema de transporte público. Sin embargo, esta forma de financiar el beneficio, tiene dos efectos muy negativos. Primero, se encarece artificialmente el servicio de transporte público, que tiene beneficios sociales en muchos aspectos: menor contaminación y congestión y mejor utilización de las vías públicas. Segundo, se obliga, injustamente, a los usuarios del sistema de transporte público que, en su gran mayoría, pertenecen a los sectores de ingresos medios y bajos, a financiar a los estudiantes de todos los estratos sociales, incluidos los universitarios y de sectores acomodados. Se establece un subsidio permanente de 230 mil millones de pesos anuales para financiar la tarifa estudiantil y rebajar el pasaje de la locomoción colectiva.

En segundo lugar, hay un tema que aquí no se ha tocado y que sólo quiero recordar. Hemos aprobado dos proyectos relacionados con el Transantiago. A los parlamentarios de regiones se nos criticó cuando planteamos el peso a peso, medida que surtió efecto. Eso no es algo menor porque, en mi Región del Biobío, la primera parte, que no se devolvía, llegó a casi 10 mil millones de pesos. En el caso que estamos tratando hoy, de aprobarse el artículo primero transitorio, no tendrán que devolverse 15 mil millones de pesos. Estos casi 25 mil millones de pesos para la

Región del Biobío significaron, en la práctica, más de doscientos proyectos de mejoramiento de aceras y pavimentos, construcción de sedes y otras obras que contribuirán a una mejor calidad de vida de todas las personas. Pero eso no se recuerda. Dijeron que era demagogia, populismo, que la plata no llegaría nunca; pero llegó y los parlamentarios, con mucha generosidad, propusimos que esos recursos ingresaran al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), para que se concretaran los proyectos pendientes en todos los municipios.

En el caso de la Región del Biobío, la inmensa mayoría de esos recursos fueron a municipios controlados por la Alianza. Pero, así es la ley; tenemos que legislar para todo el país, no para determinadas regiones. Ésa es la realidad. Me alegro muchísimo de que la idea del peso a peso haya nacido en la Comisión de Hacienda de nuestra Corporación. En este momento, están presentes, por lo menos, siete u ocho diputados de regiones: Enrique Jaramillo, Pablo Lorenzini, Raúl Súnico, Alberto Robles y algunos colegas de la Alianza que nos plantearon que nosotros debíamos aprobar recursos para las regiones.

Por lo tanto, espero un gesto de grandeza y no sólo un acuerdo político relacionado con el subsidio; también debe significar el apoyo del artículo primero transitorio. De lo contrario, los gobiernos regionales tendrían que devolver, 90 mil millones de pesos, los responsables de ello serían quienes voten en contra del artículo primero transitorio.

Para terminar, en nombre de la bancada demócratacristiana, anuncio que vamos a votar a favor todas las modificaciones del Senado.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Raúl Súnico.

El señor **SÚNICO**.- Señor Presidente, diría que estamos viviendo un momento histó-

rico, por cuanto podremos contar con un subsidio al transporte público a nivel nacional, razón por la cual cabría esperar el respaldo masivo de la Sala a esta iniciativa, porque permitirá rebajar las tarifas del transporte público en todas las zonas licitadas y, por lo tanto, la gente tendría una economía en el uso de dicho medio de transporte.

Pero, éste es sólo un paso, porque lo que se requiere es un plan nacional de modernización del transporte público, para que, en las distintas ciudades, las personas tengan un sistema de transporte público eficiente y moderno, no sólo en relación con las tarifas que hoy estamos discutiendo, sino respecto de la calidad del servicio, del tipo de buses utilizados, de la frecuencia con que operan, de la integración de las distintas formas de transporte. Pero, todo esto debe ir acompañado de un plan de infraestructura que genere corredores de transporte público en las diferentes regiones, de manera que este servicio tenga los privilegios que necesita porque es el más eficiente.

En el caso de Concepción, se han construido corredores para el transporte público muy significativos: Paicaví y Manuel Rodríguez, en Chiguayante; Pedro Aguirre Cerda, en San Pedro, y Nueva Prat -o Padre Hurtado, como se le llama-, en Concepción. Esos corredores han permitido un uso más eficiente de las vías. Asimismo, estamos a la espera de que se inicie la construcción del que unirá Talcahuano con Concepción en el eje Colón-21 de Mayo, cuya primera etapa se iniciará en los próximos meses. Todos estos planes de infraestructura son vitales para asegurar el buen funcionamiento de los sistemas de transporte público.

Por eso, queremos plantear que, independientemente de que vamos aprobar el subsidio porque consideramos que es un paso muy significativo que la ciudadanía asuma que no sólo la vivienda, la salud y la educación requieren la preocupación del Estado, sino que también el transporte público es

una necesidad básica que debe contar con un subsidio estatal. Al respecto, debe implementarse una política nacional de transporte público en infraestructura y modernización, no sólo en Santiago, sino que en todo el país.

Considero bastante mezquino no otorgar los recursos que permitan cubrir la deuda que mantiene el Transantiago con el Banco Interamericano de Desarrollo, porque con ello sólo se busca generar otros espacios de crítica política en medio de una campaña electoral. Durante la discusión de esta materia, siempre sostuvimos que este crédito era entre privados, pero el Tribunal Constitucional la transformó en una deuda pública, y hoy el Estado debe hacerse cargo de ella. Esa no era la intención al solicitarse el crédito; pero terminó siendo así, debido a una resolución del Tribunal Constitucional.

Por último, quiero que el ministro nos entregue su apreciación sobre lo que señalaré. En gran medida estamos resolviendo el problema del transporte mayor; sin embargo, subsiste el problema de los taxis colectivos que circulan en las ciudades y compiten con el transporte público mayor.

Al respecto, necesitamos un compromiso del Gobierno en cuanto a articular una política que integre al taxi colectivo al proceso de modernización del transporte público. Eso tiene que contar, en lo posible, con capacitación; con una mesa de trabajo, en la cual la gente de ese otro medio de transporte también se sienta parte de ese proceso.

Por otro lado, también quiero ser muy claro sobre el tema tributario. Sería bueno que el ministro también se refiriera a él, porque no es menor.

El subsidio se pagará a los concesionarios; es decir, a quienes administren la concesión de un sistema licitado, quienes deberán realizar su traspaso completo al operador, real dueño del taxibus. Para ello, debe existir un mecanismo que garantice que los recursos llegarán a quien presta el servicio.

Eso debe quedar garantizado en los reglamentos que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con posterioridad, lo que es clave para que el sistema funcione y tengamos la reducción de tarifas que se requiere.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Roberto Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA** (don Roberto).- Señor Presidente, obviamente hay consenso en que el Transantiago se ha constituido en la peor política pública de los gobiernos de la Concertación.

Es un sistema mal diseñado, que no consideró la opinión de quienes lo conocían ni de quienes lo usarían; todo eso, unido a los contratos que carecían de incentivos para otorgar un buen servicio, generó un sistema ineficiente y caro.

Los errores de diseño y puesta en marcha han afectado en mayor medida a los chilenos más modestos, que no tienen otra alternativa de movilización que el transporte público.

El Transantiago -sistema que no se ajusta aún a sus necesidades- los ha obligado a destinar más tiempo a su movilización, en desmedro de otras actividades, de la familia y del trabajo.

Pero vamos al tema que nos convoca. Quiero partir por aclarar que el acuerdo político alcanzado en torno al financiamiento del Transantiago será respetado en todos sus puntos centrales. Sin embargo, algunos aspectos de la propuesta del Ejecutivo no formaron parte de dicho acuerdo y merecen especial atención. Me refiero específicamente al crédito otorgado por el Banco Interamericano del Desarrollo.

Durante todo el proceso de negociación del crédito del BID se dio a entender que se trataba de un préstamo entre privados. Con posterioridad, supimos que el Estado de

Chile era aval, a través de la Corfo, del 80 por ciento del crédito.

Los compromisos adquiridos entre los ministros de Transportes y de Hacienda y el presidente del BID hoy son públicos y pueden dar cuenta de ello.

Todo esto puede parecer una irregularidad formal, un detalle sin consecuencia que puede soslayarse con un poco de buena voluntad. Lamentablemente, no es así. El costo del préstamo, es decir, la tasa de interés que cobra el BID, es muy distinto cuando es solicitado por un Estado o por un privado.

Este intento fallido por cubrir la verdadera naturaleza del préstamo obligó a todos los contribuyentes a pagar un costo adicional altísimo. ¿A cuánto asciende la pérdida? A cerca de 6 mil millones de pesos.

Podría parecer poco, en el marco de un sistema de transporte público que nos ha acostumbrado a escuchar pérdidas del orden de los 25 mil millones de pesos mensuales. Para que los telespectadores se formen una idea, eso corresponde a más de un tercio de lo recaudado por la Teletón en 2008.

El BID, por su parte, deberá asumir la responsabilidad que le cabe por haber otorgado un préstamo cuando existía un requerimiento constitucional de por medio. No es razonable desconocer toda esta realidad y exigir sin más el pago, de acuerdo con las condiciones originales, a costa de todos los ciudadanos.

Es innecesario aclarar que no se trata de desconocer las obligaciones que nos atañen como país. No será el actuar improcedente de unos pocos el que nos haga desviar el curso de un país confiable y honesto.

Eso no quiere decir que no importa la manera cómo se renegocia dicha obligación. No nos vengán a decir que no hay alternativa de renegociación, porque las hay. Es posible pagar la totalidad de lo adeudado de una sola vez, como lo señala el texto en discusión.

Pero no se debería avanzar en ello sin antes renegociar lo que corresponde. No se

puede pasar por alto que de los 4 millones de dólares que pagamos por concepto del 1 por ciento del traspaso de dinero, corresponde pagar 2,88 millones, porque el banco sólo giró 288 millones, más un millón de dólares por otro concepto.

También es posible novar la obligación, tal como hace algún tiempo el mismo BID le ofreció al Gobierno. Esto quiere decir que abre la puerta para modificar los intereses futuros. No todo está tallado en piedra, como se nos quiere hacer creer.

Aún hay espacio para aminorar el forado que ha dejado esta sucesión de equivocaciones que se llama Transantiago. No sería la primera vez que se hace; por el contrario, ello es parte de la dinámica habitual del mundo bancario, incluido el BID.

Por supuesto, resulta mucho más sencillo y cómodo evitar esta posición ingrata y pagar sin más lo que se escribió en los contratos originales. Al parecer, el ministro Cortázar cree que al alero del acuerdo político deja de ser necesario dar esta batalla. Sin embargo, es su deber hacer todo lo posible para resarcir el daño que provocó.

No se trata de generar un trato especial, sino tan sólo de reformular el acuerdo en los términos que siempre debió estar. Esto, de no mediar el intento de encubrimiento de su parte. Por eso, hoy rechazamos la indicación al artículo primero transitorio.

Pero el problema no termina acá. Cuando votamos el proyecto original, la Cámara aprobó un subsidio permanente de 197 mil millones y uno transitorio de 190 mil millones. Pero el que votaremos hoy eleva el subsidio transitorio a 550 mil millones de pesos.

Vamos a apoyar y respetar nuestro compromiso, pero queremos que el ministro Cortázar asuma su responsabilidad en esta danza de despilfarro.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Guillermo Ceroni.

El señor **CERONI**.- Señor Presidente, a nadie le cabe duda de que este proyecto tiene gran significación social. El transporte público es fundamental para la ciudadanía, para su calidad de vida, con clara incidencia en la economía familiar.

Sería inaceptable oponerse a él, sabiendo que es necesario y que permitirá mejorar el transporte en la Región Metropolitana. De igual manera, beneficiará a las regiones. En ese sentido, tiene un claro sentido de justicia, pues favorecerá a todos los chilenos, sin distinción alguna.

Parte del subsidio permanente de 230 mil millones de pesos permitirá al Estado financiar la menor tarifa estudiantil y terminar con la injusticia que sea de cargo de los adultos, de las personas comunes y corrientes; incluso, sectores medios y bajos que pagan la menor tarifa de algunos hijos de familias acomodadas.

Asimismo, permitirá que la gente de las regiones reciban de aquellos que no tienen licitadas todas sus líneas un *voucher* o vale para movilizarse en la locomoción pública y enfrentar los costos de las tarifas.

En cuanto a los 550 mil millones de pesos restantes del subsidio transitorio para Santiago, podrán manejarse en forma adecuada para mejorar el transporte, la infraestructura y, por ende, la calidad de vida de la gente.

Hay que resaltar que este proyecto beneficia a la gran masa ciudadana. Por eso, tiene esa suerte de brindar justicia social, porque la gente de más altos ingresos no requiere de transporte público.

También se debe destacar el papel del Estado en el transporte público. Aquí es donde uno ve la importancia de su presencia, de su accionar en esta y en otras materias, sobre todo si dispone de recursos. Estos subsidios ayudan a disminuir las desigualdades.

¿Cómo no va a ser importante para la Región Metropolitana mejorar su transporte? ¿Cómo no va a ser importante este subsidio para las regiones?

Como diputado del distrito N° 40, representante de las comunas de Parral, Cauquenes, Longaví, Retiro, Chanco y Pelluhue, ¿cómo no va a ser importante destacar que mucha gente, que pertenecen al 40 por ciento más pobre, va a recibir ese vale de transporte, y que se va a financiar el transporte escolar? ¿Cómo no va a ser importante disminuir el valor de las tarifas y financiar muchas obras de infraestructura de gran significación?

¿Quién podría rechazar un proyecto como éste, que tiene un gran sentido de justicia social?

Por eso, anuncio que daré mi apoyo al proyecto.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Julio Dittborn.

El señor **DITTBORN**.- Señor Presidente, sólo quiero hacer dos comentarios respecto del desastre del Transantiago.

Llama la atención escuchar a diputados hablar de justicia social y de beneficios. En verdad, resulta muy difícil explicar a la gente que la Alianza firmó un acuerdo político y que va a apoyar el proyecto.

¿Qué lo explica? Dos cosas. Primero, la nobleza de la Oposición. Hay que decirlo abiertamente. Esto desmiente ese eslogan, que se repite, de que la Oposición es destructiva; que sólo ambiciona destruir y no a construir.

Después de habernos opuesto desde el comienzo a este sistema tan negativo para los santiaguinos, resulta difícil explicar que ahora vamos a votar a favor de este proyecto de ley.

Se explica, como dije, por nuestra nobleza. Además, por un reconocimiento práctico: existe un sistema y no queremos cometer el error de la Concertación, que borró, como en un pizarrón, el sistema antiguo de transportes de la capital, que tenía muchos defectos,

pero también muchas virtudes, e impuso, como buenos socialistas, desde el escritorio, un sistema nuevo.

No queremos cometer ese mismo error, no queremos borrar del pizarrón el sistema que hoy existe y que, a nuestro juicio, ha mejorado desde que se implantó, pero al cual todavía le falta. Por lo tanto, queremos corregir lo que hay.

Eso es lo que nos lleva a apoyar este proyecto de ley.

Pero hay que tener presente que la iniciativa no representa el fin de los problemas del Transantiago, como se puede deducir de algunos discursos, sino que debemos prepararnos porque va haber muchas secuelas.

Desde ya, el proyecto, trata a las regiones de forma distinta, según tengan sistemas licitados de transportes o no.

También trata a los chilenos de forma distinta: si pertenecen al 40 por ciento de menores ingresos, los cataloga de una manera; si no, los trata de otra.

Hay muchos chilenos que no pertenecen al 40 por ciento de la población más pobre que vive en regiones, donde no hay sistemas licitados, y que, probablemente, van a quedar al margen de muchos de los beneficios que otorga la iniciativa.

En consecuencia, el proyecto tiene el germen de muchas inequidades que se van a producir en el futuro, en su aplicación práctica, porque dice poco, y se señala que un reglamento específico dispondrá cómo va a beneficiar a cada uno de los chilenos.

Respecto de los números que menciona el proyecto, no debemos creer mucho, porque el ministro Cortázar se ha equivocado demasiado al respecto.

Cuando el proyecto fue despachado por la Cámara, el ministro sostenía que el subsidio permanente tenía que ser de 359 millones de dólares. Ahora vamos en 418 millones de dólares. En algunas semanas o meses, el ministro se equivocó.

Cuando el proyecto fue despachado por la Cámara, el ministro dijo que el subsidio transitorio tenía que ser de 346 millones de dólares. ¿Saben en cuánto quedó luego de tratarlo el Senado? En mil millones de dólares entre 2009 y 2014.

Por lo tanto, al ministro Cortázar le creemos poco respecto de las cifras.

El segundo tema difícil de explicar se refiere al endoso que se hace al Estado de una deuda que el Gobierno argumentó que se contraía entre privados. Usó la argucia de la cuenta especial de reembolso con un solo objetivo: saltarse al Congreso. Por eso inventaron la cuenta especial de reembolso: para no tener que venir aquí a pedir los recursos, porque les podía pasar lo que les ocurrió con la ley de Presupuestos, cuando le aprobamos sólo mil pesos al ítem respectivo.

No corresponde a un Gobierno, que dice respetar a las instituciones democráticas, saltarse la voluntad popular. Es decir, al Congreso e inventar una fórmula compleja para conseguir dinero. Ahora quieren nuestras firmas y votos para que pase a ser una deuda pública.

En consecuencia, pedimos votación separada para el artículo primero transitorio.

Tal como algunos diputados de la Alianza, voy a votar en contra.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente.- Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Duarte.

El señor **DUARTE**.- Señor Presidente, estamos poniendo fin a un largo y doloroso debate. No ha sido bueno para la democracia el proceso enfrentado a propósito del Transantiago, ya que los costos han sido múltiples y en ámbitos muy variados. Algunos colegas han destacado los personales de muchos santiaguinos.

Es bueno recordar lo anterior para valorar, en toda su dimensión, lo que vamos a aprobar, espero, la tarde de hoy.

El Transantiago fue una reforma equivocada. Así lo hemos reconocido, como también lo ha hecho la Presidenta de la República. Esto lo hemos asumido con mucha energía. Nadie quedó contento con lo que pasó.

Este plan de transporte ha sufrido una profunda modificación en su diseño original. Además, se comprobaron errores de origen.

Este proyecto de ley establece un sistema de subsidio al transporte público. Por lo tanto, pone fin a toda una era de desarrollo de la política pública en materia de transportes. Éramos casi el único país del mundo que no subsidiaba el transporte público.

Se contempla, también, un instrumento que contribuirá a la modernización del transporte en regiones y, además, a superar ciertas situaciones de inequidad que presenta el sistema.

Me alegro de que se haya logrado en un marco de consenso. Prestigia a las instituciones la concreción de acuerdos para resolver problemas de políticas públicas.

Además, quiero valorar y destacar la tarea que muchos de los presentes han realizado para tal efecto. Incluso, en las iniciativas que han fracasado.

Recuerdo lo cercano que estuvimos de lograr un acuerdo en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones hace casi un año. En líneas generales, se trataba de algo muy similar al acuerdo que se logró en el Senado. En definitiva, no hay que lamentar ponerse de acuerdo. Los grandes acuerdos de Estado hablan bien de la política pública.

En tal sentido, lo que hoy puede generar controversia, como las responsabilidades del Estado con el Banco Interamericano de Desarrollo, debería ser respaldado por todos.

Quise intervenir para valorar el proyecto. Normalmente se habla para destacar las discrepancias y diferencias, muchas veces, para denostar o atacar; sin embargo, ahora quiero valorar lo que en conjunto hemos sido capaces de construir.

Hago un llamado a todos para que este acuerdo cuente con un respaldo unánime. Me parece que ése es el camino que prestigia a la democracia chilena y que permite superar los problemas de la ciudadanía para garantizar una mejor calidad de vida a los chilenos y chilenas.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Germán Verdugo.

El señor **VERDUGO**.- Señor Presidente, ya se ha dicho que éste fue un mal proyecto y lo tenemos asumido. Con él se pretende resolver un problema real que reviste gravedad. Apoyaré la iniciativa, pero no sin dejar de manifestar algunas dudas, en especial respecto de los taxis colectivos, a lo que varios colegas se han referido.

Cuando se implementó el Transantiago, desgraciadamente desaparecieron alrededor de 3 mil microempresarios. Nadie se acuerda de ellos. Las consecuencias más graves de la implementación de este sistema de transporte se relacionan con el drama de esa inmensa cantidad de personas que perdieron su fuente de trabajo.

El proyecto en debate puede producir consecuencias mucho más graves, ya que no hablamos de 3 mil, sino que de más de 60 mil microempresarios que podrían verse afectados, pues la iniciativa no los considera. Me refiero particularmente a quienes trabajan a bordo de taxis colectivos. Conozco el trabajo que esas personas realizan. Como se sabe, mueven una importante cantidad de mano de obra directa e indirecta.

Repito, el proyecto no los considera. Ignoro si el reglamento que dictará el ministerio del ramo resolverá esta situación. Como se ha dicho, la iniciativa contiene el germen de muchas inequidades. Una de las más graves es la que eventualmente puede afectar a estos pequeños empresarios que mueven gran parte de la economía de muchas locali-

dades. Pequeños talleres, vulcanizaciones y bombas de bencina son algunos de los comercios que se benefician con su actividad que, repito, el proyecto no considera para nada. Se trata de los grandes olvidados que, probablemente, sufrirán las consecuencias de una competencia que puede darse en términos muy complejos.

Estamos de acuerdo con los subsidios que se otorgarán y con los recursos que llegarán a las regiones. Sin embargo, esperamos sinceramente que el ministro del ramo se haga cargo de estas observaciones y dudas, ya que este problema traerá consecuencias muy graves a muchos microempresarios que, por lo demás, dan trabajo a muchas personas.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Fulvio Rossi.

El señor **ROSSI**.- Señor Presidente, es evidente que los problemas deben solucionarse. En tal sentido, era necesario resolver todos los generados por la puesta en marcha e implementación del Transantiago. Así como ello es evidente, también lo es que para tener un transporte público moderno, eficiente, limpio, no contaminante y seguro, la única alternativa es que el Estado implemente un subsidio. Si así no fuere, las tarifas serían tan elevadas que quedarían fuera del alcance de la mayoría de las chilenas y chilenos.

Esto es válido para todo el mundo. En muchos países, los empleadores, junto con el Estado, aportan un subsidio, pues entienden que el transporte público moviliza a las personas a sus lugares de trabajo. Existen muchas fórmulas, pero lo importante es que para conservar tarifas razonables y un transporte público moderno, seguro, eficiente y limpio, se requiere -repito- que el Estado entregue un subsidio.

Ahora bien, ese aporte también debe entregarse a las regiones. Estamos contentos

de que el proyecto así lo considere. Sin embargo, la realidad de las regiones es totalmente distinta a la de la Región Metropolitana. Incluso, se observan diferencias entre ellas: hay unas predominantemente rurales y otras urbanas.

En las regiones de Tarapacá y Arica y Parinacota el transporte público se encuentra comprendido por el transporte público mayor, o taxibuses -en Iquique fue licitado; en Arica, no-, y los taxis colectivos y básicos, que, desde el punto de vista social, cumplen un rol fundamental en el transporte de pasajeros. En el norte, los taxistas transportan a personas de todos los grupos socioeconómicos y no a una élite, como sucede en Santiago.

Por lo tanto, cuando se habla de subsidiar al transporte público en regiones, necesariamente se debe incluir a los taxis colectivos y básicos. Este punto es muy importante para aprobar el proyecto -de hecho, viene llegando el presidente de los taxistas de Chile para discutir el problema-; sin embargo, el mismo entraña una complicación que espero se resuelva: en los lugares donde el transporte no está licitado habrá un subsidio a la demanda que beneficiará a todo el transporte público, sin discriminación ni exclusión, como en Arica, pero no así en regiones como Tarapacá, en donde existe licitación. En ellas se discriminaría a los taxistas, pues no percibirían el subsidio que será otorgado en otros lugares del país.

Antes de que se sancione el proyecto -de ello depende mi voto-, espero que se establezca un protocolo de acuerdo con el ministro de Transportes, a fin de que el subsidio al transporte público de regiones, tan importante para su modernización y la economía de sus habitantes, se conceda sin ningún tipo de exclusión o discriminación.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pedro Araya.

El señor **ARAYA**.- Señor Presidente, una vez más debemos debatir el proyecto de financiamiento del Transantiago.

En primer lugar, valoro el gran esfuerzo desplegado por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don René Cortázar, quien es la cara visible de la peor política pública conocida en los últimos 40 años.

A nuestro juicio, una vez más el proyecto contiene errores -varios diputados que me han antecedido en el uso de la palabra lo han señalado- y no se hace cargo de la cuestión de fondo: el cambio de recorridos, problema que ha perjudicado a muchas familias en la Región Metropolitana.

Tampoco se explica qué pasó con los miles de microempresarios dueños de las micros amarillas, quienes quedaron cesantes. Ni siquiera se diseñó un proceso de reconversión laboral a fin de que continuaran ligados al sector.

El proyecto se ha transformado en una verdadera daga para las regiones, pues se ha condicionado el apoyo al transporte público en ellas a la aprobación de recursos para la Región Metropolitana. Ello nos parece inaceptable y ofensivo para las regiones. Si hay convicción de que es necesario financiar el transporte público, desde el primer momento debió plantearse en forma independiente.

Por otra parte, no ha existido transparencia ni claridad en relación con los dineros. El Transantiago ha mantenido durante todo este tiempo una tarifa fija, lo que no ha ocurrido en regiones, las que, por el contrario, han debido soportar constantes alzas. Cuando se ha pedido estabilizar las tarifas, se nos ha dado un portazo y se ha señalado que mientras no se resuelvan los recursos asociados con el Transantiago no se beneficiará a las regiones. Con una verdadera política regional habríamos discutido proyectos enfocados particularmente a las regiones, cuyas realidades son distintas a la de la Región Metropolitana.

Los parlamentarios de regiones que me han antecedido en el uso de la palabra han señalado los principales problemas que deberemos enfrentar y que se relacionan con esta materia. Por otra parte, a nuestro juicio persiste la inequidad. Se ha dicho que por cada peso que se invierta en Santiago, se invertirá otro en regiones. Ello no es tan así. El otro día, con el diputado Eduardo Díaz sacábamos la cuenta y la proporción no es real. Prácticamente, por cada 1.000 que se inviertan en Santiago, se van a invertir 500 pesos en la Segunda Región y 500 pesos en la Novena Región. Entonces, hay cifras que, a nuestro juicio, están distorsionadas respecto de qué es lo que va a pasar con los dineros que se inyecten de acuerdo con lo que dispone este proyecto de ley.

En cuanto al financiamiento, se buscaron distintas fórmulas y, en algún momento, trataron de saltarse el Congreso. Ahora se plantea la autorización al fisco por el préstamo BID. En la Contraloría y en el Tribunal Constitucional se pronunciaron sobre esta materia y, hoy, se quiere plantear una fórmula que, a nuestro juicio, no satisface las necesidades, porque, en primer lugar, no se asume la responsabilidad. Aquí, seguimos diciendo que el Transantiago fracasó, pero siguen pagando los chilenos por esta mala política pública y las autoridades que la diseñaron, repito, no han asumido su responsabilidad.

De una vez por todas, hay que avanzar en un sistema distinto y no seguir pensando en que con financiamiento vamos a mantener el que, en la práctica, ha demostrado ser ineficiente.

Admiro cómo los ministros cuentan con recursos para financiar el Transantiago.

En Antofagasta existe un problema serio de conectividad y el Ministerio de Obras Públicas nos quiere imponer un sistema de concesión de carreteras para financiar los mejoramientos viales en la Segunda Región, lo que nos parece inaceptable. El ministro argumenta que el Estado no cuenta con los

recursos necesarios para asumir el costo de la construcción de carreteras en esa región; sin embargo, hoy, los recursos sobran para el Transantiago, además, mes a mes, se han pedido aproximadamente 40 millones de dólares. Eso no corresponde.

Por último, la bancada PRI-Independientes va a votar en contra de este proyecto. Seguimos pensando en que mientras no haya un rediseño completo del sistema, en cuanto a mallas de recorrido, a una solución global para aquellas personas que perdieron su trabajo como consecuencia de su implementación y, asimismo, a que se asuman responsabilidades al respecto, tanto del sector público como del privado, vamos por el camino errado.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Jaime Quintana.

El señor **QUINTANA**.- Señor Presidente, éste es un momento esperado por la Región Metropolitana, por las otras regiones y por el transporte público en general. Habríamos querido llegar a esto mucho antes. Han sido dos años y medio de debate respecto a cómo mejorar el sistema de transporte capitalino, y durante mucho tiempo no existió voluntad en ese sentido. Si nos fijamos en la estructura del proyecto, no hay gran diferencia entre lo que hoy vamos a aprobar y lo que se debatió en su momento, con la disposición de apoyar a los diputados Cristián Monckeberg y Gonzalo Uriarte, hasta que se les dijo no, que consideraran este tema con una mirada más política. Eso significó postergar la solución que debió haber llegado mucho antes al sistema de transporte capitalino. Pero, además, quienes somos de regiones nos alegramos, porque la solución llega y va de la mano de un efecto de homologación hacia las regiones por cada peso que va a mejorar el deficitario sistema de la capital.

Soy de La Araucanía y veo permanentemente los problemas de la gente, por ello, valoro este proyecto. Por eso, hoy, por ejemplo, no sumarse al artículo primero transitorio, relacionado con el préstamo del BID, es darse un gustito después de dos años y medio de algo que no ha funcionado, cuando lo único que quieren los chilenos es que, de una vez por todas, si hay un acuerdo político, lo resolvamos de buena forma.

Valoro el esfuerzo del ministro Cortázar; me sumo a lo que se ha señalado. Creo que el concepto contenido en este proyecto de ley es el mismo con el cual el ministro Cortázar entra en el sistema, al señalar la necesidad de mayor equidad y que, al igual que otras materias tan sensibles como la educación y la salud, necesita ser subsidiado, porque importa a los chilenos. En la mayoría de los países del mundo, el transporte público recibe subsidios estatales. El ministro arranca en el debate, hace más de un año, en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara, con la afirmación de que, en la actualidad, los escolares pagan sólo una fracción del pasaje adulto, beneficio que existe desde hace mucho tiempo, pero que nunca el Estado ha absorbido ese diferencial. Eso es lo que hoy se hace. Con esa premisa se empieza a resolver este problema.

Insisto en que lo importante acá es que vamos a ser capaces de innovar en la solución. A los gobiernos regionales se les van a transferir recursos -para lo que se denomina "chatarrización"-, de manera de incentivar la renovación de los buses. Muchas veces, mandan a las regiones los buses antiguos, los amarillos. Sin duda, ello mejorará también la seguridad de las personas transportadas, que debe ser la preocupación de todos. Asimismo, van a mejorar las tarifas.

Por eso, aspectos de este proyecto me parecen absolutamente relevantes, por ejemplo, expandir el sistema de subsidios para las zonas aisladas. Eso es muy relevante

cuando se licita un subsidio, cuando se entrega una cantidad de recursos a quien se adjudica la licitación. Normalmente, son transportistas pequeños, los cuales, a cambio, se comprometen a tener en buenas condiciones la máquina, a ofrecer condiciones de seguridad en el transporte y -lo más importante- a bajar la tarifa.

Eso se va a extender y va a beneficiar a muchas zonas rurales.

Este *voucher*, sobre el cual se ha comentado mucho, es lo más innovador del proyecto, porque significa que la familia dispondrá de un bono portable para utilizar el sistema de transporte que exista en cada zona. En La Araucanía, por ejemplo, en comunas como Victoria, Angol, Collipulli, Lautaro y Traiguén que, básicamente, tienen estructurado su sistema de transporte urbano mediante líneas de taxis colectivos, esto va a ser de tremenda ayuda. En Traiguén, particularmente, hemos logrado, hace dos meses, con la Seremi de Transportes, las juntas de vecinos y las dos líneas de taxis colectivos que existen, extender en una variante y cubrir a la mayor parte de la ciudad que no era atendida por el sistema de transporte.

Con este beneficio se hará justicia a la gente de Traiguén, de Vilcún, de Curacautín, en La Araucanía, y también de la capital regional, ya que el transporte público será más equitativo, además, va a llegar en un buen momento, porque todavía no hemos superado la crisis y, seguramente, cuando esté en pleno funcionamiento en regiones, los primeros meses del próximo año, va a significar un importante alivio para el bolsillo.

Habrà que poner especial cuidado en la manera cómo se va a otorgar este *voucher*. Se hará sobre la base de la Ficha de Protección Social, pero ello no puede prestarse para ningún tipo de discriminación que no sea el corte en el puntaje.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Ignacio Urrutia.

El señor **URRUTIA**.- Señor Presidente, a mi modo de ver, este proyecto de ley fue hecho a la medida, pero para los santiaguinos, y un verdadero desastre para las regiones. Cuando oigo hablar a diputados, especialmente del frente y de regiones, sobre las maravillas del proyecto, no lo puedo creer. ¿Cómo lo pueden encontrar bueno, si es realmente aberrante para nuestra gente? Es lo peor que se ha inventado. No hay ninguna razón que justifique decir que estamos ante un buen proyecto. Lamentablemente, fueron senadores de la Alianza quienes negociaron esto con el Ejecutivo, lo que nos tiene con los brazos medio amarrados. No nos gusta estar como estamos.

En regiones, en provincias, en las comunas rurales, cada vez se usan menos las micros y más los taxis colectivos. Micros casi no quedan; funciona todo sobre la base de taxis colectivos. El 40 por ciento más pobre de la gente de nuestra zona va a tener derecho a un *voucher* o vale para transportarse en los medios que hay en sus ciudades; pero, ¿por qué a los santiaguinos no se les entregará *voucher* o vale? Todos tienen el mismo derecho. En Santiago no se discrimina. No importa la categoría, todos tienen exactamente el mismo derecho a desplazarse por la ciudad; pero en provincia ¡no, pues! Esto es lo que dice el proyecto. En provincia no se puede, tiene que ser distinto. En provincia, sólo el 40 por ciento más pobre tiene acceso al beneficio, siempre y cuando no lo hayan discriminado en la Ficha de Protección Social. Y este es el otro tema, esa ficha es realmente mala. Pocas veces he visto un instrumento de esta naturaleza, tan malo. En la Séptima Región, los encuestadores se equivocaron, lo hicieron mal. ¿Imaginan qué determinó la autoridad? Rebajó mil puntos por parejo, nada de cuentos, en lugar de revisar caso por caso, porque el costo era

muy alto. ¿Acaso una persona que tiene 3 mil puntos no tiene derecho al programa Puente? ¡Claro que sí! Pero hay mucha gente que tiene 3 mil puntos y que no está ni en el programa Puente ni en el Chile Solidario, no está en nada. ¡Están afuera, porque nadie entiende cómo flauta opera esto!

No es posible que la gente de Santiago tenga una categoría y la de provincia, otra. Ministro, por su intermedio, señor Presidente, ¿qué diferencia tenemos los de provincia con los santiaguinos? ¿Por qué tenemos que ser tratados de manera distinta? Si todos somos chilenos y tenemos los mismos derechos, ¿por qué tanta preferencia para el santiaguino, en desmedro del provinciano? ¡Esa es una injusticia gigantesca! Con este tipo de ventajas, en lugar de mejorar y favorecer a las regiones, sólo hacen más fuerte el centralismo. Todo debería ser exactamente al revés: en Santiago, para el 40 por ciento más pobre, y en las provincias, subsidio para el ciento por ciento de la población.

¿Dónde quedó el discurso del candidato presidencial de la Concertación para la clase media? ¿Dónde está? Habla de los pobres y de la clase media, que ahora se va a preocupar de la clase media. Aquí está la primera respuesta a la preocupación por la clase media. ¡Cero preocupación por la clase media, solamente por la gente más pobre! Y hasta por ahí no más, porque también se la discrimina. ¡No me vengan con cuentos!

Aunque mis senadores, a quienes estimo y quiero mucho, se pronunciaron a favor del proyecto, yo lo votaré en contra.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Ha terminado el Orden del Día.

VI. HOMENAJE

HOMENAJE A LA SEGUNDA COMPAÑÍA DE BOMBEROS DE RANCAGUA EN EL CENTENARIO DE SU EXISTENCIA.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Por acuerdo de los Comités, corresponde rendir homenaje a la Segunda Compañía de Bomberos de Rancagua, al cumplirse 100 años de su creación.

Saludamos a las autoridades bomberiles que nos acompañan en la tribuna de honor de la Cámara de Diputados.

Tiene la palabra el diputado señor Alejandro García-Huidobro.

El señor **GARCÍA-HUIDOBRO** (de pie).- Señor Presidente, honorable Cámara, comandante de la Segunda Compañía de Bomberos de Rancagua, don Juan Hormazábal; teniente, señor Francisco Valenzuela; representantes de las distintas compañías de nuestra comuna de Rancagua, señores oficiales y voluntarios todos, existen muchas evidencias históricas de acciones de grupos de personas organizadas contra incendios, pero las pruebas más antiguas de lo que podemos comparar con un Cuerpo de Bomberos actual, surge de la época de los romanos.

Con una antigüedad de 1.650 años, arqueólogos alemanes, bajo la dirección de Bernd Paeffgen, descubrieron en el Valle del Rhin lo que fue descrito como una bomba de agua. El equipo contaba además con un tubo delgado de 1,10 metros que iba unido a la bomba. Inicialmente fue confundida con una lanza, posteriores pruebas revelaron que se trataba de un conducto o manguera.

Con el correr de los siglos, esos voluntarios han continuado especializándose en distintas áreas para ir en auxilio de la comunidad, sin otro afán que entregar al prójimo su profesionalismo y ayuda incondicional.

Cuántas veces hemos escuchado, a altas horas de la madrugada, el ulular de las sirenas de sus carros, sonido que estremece al

que lo escucha, pero sin pensar que a esa señal se van incorporando poco a poco esos silenciosos hombres llamados voluntarios, quienes acuden al llamado de la población, sin importar el cansancio, el frío, el tener que dejar a sus familias y sin saber si retornaran después de esas riesgosas faenas que implican no tan sólo el combate a los incendios, sino también atención de emergencias con materiales peligrosos, asistencia y rescate en accidentes de tránsito y otros siniestros difíciles de catalogar.

Estos bien nombrados caballeros del fuego, diariamente se preparan física y mentalmente para estar en las mejores condiciones cuando se presenta una emergencia. Poseedores de grandes virtudes, como la lealtad, la valentía, la disciplina y la entrega; en los constantes vaivenes de la vida, momentos de gloria y también de tristeza, cuando alguno de sus voluntarios, en cumplimiento del deber ha caído, siempre están listos pese al dolor.

Pero hoy es un día muy especial, pues tengo al alto honor de rendir mi más sincero homenaje y también en nombre de la Cámara a la Segunda Compañía de Bomberos de Rancagua, quienes sienten el orgullo y júbilo de celebrar sus 100 años de vida, no sin dificultades, pero siempre preparados para ir en auxilio y ayuda de nuestra comunidad.

Un 1 de agosto de 1909 se fundó esta prestigiosa institución, para atender la necesidad de protección de los habitantes de nuestra ciudad de Rancagua.

Es así como un grupo de hombres, sin otra motivación que servir al prójimo, dieron vida a esta centenaria Compañía, la que con innumerables esfuerzos, tanto humanos como materiales, ha trascendido por generaciones y ha mantenido en alto el abnegado y sublime espíritu de sacrificio y entrega.

Por aquellos años, un grupo de voluntarios altruistas y entusiastas se reunió en uno de los salones del club social de nuestra localidad, con el firme propósito de fundar

una Compañía de Bomberos. Su resultado, la Bomba Rancagua, Segunda Compañía de Agua.

Dicha reunión, por aclamación de los presentes, fue presidida por don Javier Gumucio Larraín, acompañado por las siguientes personas, a quienes no puedo dejar de mencionar: Julio Kaulen, Guillermo Meissner, Carlos Olmos de Aguilera, Edmundo Calvo Gómez, Francisco Grunet, Carlos Gumucio Velasco, Leonidas Gamboa, Rafael Santibáñez, Rafael Avaria, doctor Abel Zapata, Alberto Arce, Aníbal Maturana, Enrique Lizana, Guillermo Valverde, Javier Gumucio, Ramón Gumucio, Eleazar Urbina, Pedro Santibáñez, Rafael Ovalle, Andrés Bascopé y Alfredo Cuadra.

Estos nobles nombres acordaron, entre otras cosas, que dicha Compañía llevaría el nombre de Bomba Rancagua, bajo el lema “Unión, Constancia y Disciplina”, valores que con el correr de los tiempos han sido adoptados y arraigados por cada uno de sus voluntarios.

Así, luego de una primera citación a una reunión general con el objeto de elegir a la oficialidad, el 6 de agosto de 1909, quedó compuesta por los siguientes señores: director, don Guillermo Meissner; capitán, don Aníbal Maturana; teniente primero, don Enrique Lizana; teniente segundo, don Guillermo Hadlison; ayudante, don Javier Gumucio; tesorero, don Guillermo Valverde; secretario, don Francisco Yurasezeck, y el maquinista, don Carlos Olmos de Aguilera.

Estimados bomberos, el tiempo ha pasado inexorable y hace renacer como sentimiento el espíritu y visión de futuro de nuestros antecesores, los que gracias a su vocación de servicio, entusiasmo y valentía nos permiten contar hoy con una institución sólida, preparada física y síquicamente, y profesionalizada para su afán.

No podemos olvidar al voluntario Edmundo Calvo, quien pereció durante la construcción del cuartel en 1924.

La modernidad no puede ser sinónimo de olvido, sino que se deben respetar las tradiciones, los valores y las normas de conductas legadas gracias al constante afán y al desempeño de una comisión que se creó justamente para celebrar este centenario. Quiero valorar el esfuerzo de los señores Vicente Mora y Joaquín Valenzuela, quienes han tenido el privilegio de presidirla y llevarla al lugar e importancia merecida, como correspondía a este centenario.

Como reconocimiento a esos grandes voluntarios, la ciudad de Rancagua ha develado la escultura al “Bombero voluntario”, realizada por el artista Germán Ruz, quien nos acompaña, con la que se plasma el agradecimiento que debe la ciudadanía a estos valientes y arriesgados hombres que, sin pensar, ponen en peligro sus vidas por servir a la comunidad.

En el centenario de su creación, esta escultura al “Bombero voluntario” constituye un reconocimiento al esfuerzo de la Segunda Compañía de Bomberos

A todos los voluntarios del Cuerpo de Bomberos de la Segunda Compañía, a sus esposas, hijos y familiares mi más sincero reconocimiento por tan digna labor, felicitaciones por esos cien años recorridos junto al lema “Unión, constancia y disciplina”.

Hoy, bajo el mando de su orgulloso director señor Juan Hormazábal Navarrete, podemos decir sin miedo a equivocarnos, que contamos con una institución de lujo, gracias al desinteresado anhelo de sus voluntarios. Muestra palpable de ello es el juramento bomberil: “Servir y dar la vida si es necesario”.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Esteban Valenzuela.

El señor **VALENZUELA** (de pie).- Señor Presidente, colegas, directivos y voluntarios de la Segunda Compañía, se celebran varios hitos en este bicentenario del país: El Rancagüino, uno de los grandes diarios de regiones, pronto cumplirá cien años; Rancagua, su bicentenario, igual que la Batalla de Rancagua, y la Segunda Compañía de Bomberos, su centenario.

La Segunda Compañía de Bomberos se constituyó en la extensión urbana que se produjo en el casco histórico de Rancagua. Era el tiempo de la conservera de Nicolás Rubio, de la instalación de la Braden Copper Company, la gran minería del cobre, que se funden en nuestra ciudad; del crecimiento de su estación ferroviaria, de sus ramales y de su nueva estación hacia la cordillera.

Como bien recordó el diputado Alejandro García-Huidobro, en este contexto se suceden tragedias que obligan a un grupo de emprendedores rancagüinos, de hombres de bien, de filántropos, de personas dispuestas a dar lo más importante que existe en nuestras vidas, el tiempo, la disciplina, la perseverancia, el sentido de servicio a otros, a fundar una nueva compañía, la Segunda Compañía de Bomberos de Rancagua.

Quienes nacimos y fuimos criados en el barrio estación de nuestra ciudad, el barrio de Oscar Castro, de Lucho Gatica, de la mezcla social, hemos tenido como estandar-te el majestuoso edificio de esta compañía.

Recuerdo una fotografía de un joven llamado Ferdy van Treek, miembro de esa compañía y que compartió con muchos de ustedes esa lealtad al servicio, ese amor a Rancagua, ese sacrificio por el bien común de todos.

Hace poco estuvimos acompañando la despedida de don René Tello, uno de los grandes y antiguos miembros de la Segunda Compañía, quien recibió todo el cariño y la lealtad de sus camaradas.

Adherimos a este homenaje, pues estamos frente a funcionarios excepcionales y a

una compañía que ha ayudado a construir en la ciudad de Rancagua sentido de voluntariado y de pertenencia, excelencia, rigor y entrega al otro.

¡Viva la Segunda Compañía de Bomberos en este centenario y que vengan cien años más!

He dicho.

-Aplausos.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- De esta forma la Cámara de Diputados ha rendido un muy merecido homenaje a la Segunda Compañía de Bomberos de Rancagua en sus cien años de existencia.

¡Felicitaciones a la compañía!

-Aplausos.

VII. INCIDENTES

BONO VITALICIO POSLABORAL A PENSIONADOS DE CORREOS DE CHILE. Oficios.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- En el tiempo del Comité PRI-Independiente, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

En el tiempo del Comité Demócrata Cristiano, tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

El señor **OJEDA**.- Señor Presidente, el contacto diario con la gente, las conversaciones periódicas y las visitas que nos hacen en nuestra oficinas parlamentarias, nos convierten en parte de sus inquietudes, de sus problemas y de sus necesidades.

Esta mañana quiero plantear un problema -que se suma a los muchos que he dado a conocer- que afecta a ex funcionarios de Correos.

La ley N° 20.305, publicada en el Diario Oficial del 5 de diciembre de 2008, estable-

ce el pago de un bono vitalicio poslaboral de 50 mil pesos mensuales, adicionales a las pensiones de los funcionarios públicos, municipales, de universidades estatales, con daño previsional y que reciban pensiones iguales o inferiores al 55 por ciento de sus últimas remuneraciones en actividad del 14 de noviembre en adelante, y los que se pensionen hasta el año 2014, siempre que se encuentren afiliados al sistema de pensiones del decreto ley N° 3.500, de 1980, y que coticen en dicho sistema por el ejercicio de su función pública y cumplan con los requisitos del artículo 2° de la ley señalada.

Sin embargo, más de 2 mil ex funcionarios de Correos no han recibido los beneficios de esa ley, a pesar de que cumplen con los requisitos que establece esa norma legal. Cuando han preguntado respecto del incumplimiento de ese beneficio, les han dado respuestas negativas o muy difusas. Durante mucho tiempo han gestionado la entrega del beneficio, y se les ha respondido que la Empresa de Correos no estaría en la nómina de las instituciones cuyo personal tendría derecho al beneficio.

Creemos que se está cometiendo una injusticia, porque son pocos funcionarios y quitados de bulla. Hablan de ser exonerados en democracia. Fueron destituidos, jubilados o pensionados. Alegan que, en estricto derecho, el beneficio corresponde, porque también trabajaron para el Estado y para la gente.

Por ello, en nombre de todos esos funcionarios que han conversado conmigo y que se despliegan a través del país con su inquietud y problemática, solicito que se oficie al ministro de Hacienda y a la ministra del Trabajo y Previsión Social, con el objeto de plantearles la situación que les afecta, a fin de que se les pague el beneficio, ya que, de acuerdo con la interpretación de la ley N° 20.305, es perfectamente aplicable. Hago esta solicitud, porque es fruto de un estudio que realicé de dicha ley y de los anteceden-

tes que me proporcionaron los abogados de la empresa y los mismos funcionarios.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de las diputadas señoras Clemira Pacheco e Isabel Allende, y de los diputados señores Sabag, Silber, Saffirio, Vallespín, Díaz, don Eduardo, y Duarte.

INFORMACIÓN SOBRE PROYECTO DE PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS EN SECTOR LO PINTO, COMUNA DE COLINA. Oficio.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- En el tiempo de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el diputado Gabriel Silber.

El señor **SILBER**.- Señor Presidente, en representación de las comunas del distrito que represento, voy a reiterar que la zona norte de Santiago no quiere seguir siendo el patio trasero de la Región Metropolitana.

Hace una semana, lamentablemente, la Corema aprobó un proyecto impulsado por Aguas Andinas; con él se genera un nuevo vertedero en la comuna de Til Til, que seguirá dañando lo que más debemos cuidar: el patrimonio ambiental.

De manera simultánea, la comuna de Colina se ve amenazada por un estudio de impacto ambiental presentado por la empresa Servicomunal, propietaria del proyecto, para levantar una planta tratamiento de aguas servidas en el sector de Lo Pinto, aldeaño a Liray, Santa Elena y Lampa, en el sector denominado Estación Colina, con una inversión de 11,3 millones de dólares.

Junto con manifestar nuevamente mi más profundo rechazo a ese proyecto, solicito oficiar a la Conama, que actualmente tiene a su cargo el estudio del proyecto en comento, con el, objeto de conocer el informe de los servicios públicos sobre el particular y si la

Superintendencia de Servicios Sanitarios ha hecho estudios respecto de las descargas que se van a realizar en dicho punto.

Lo más importante es un estudio general respecto de la zona, por cuanto ya hay dos vertederos y se aprobó otro la semana pasada. Vamos a tener una planta de tratamiento de aguas servidas, lo que genera un impacto al territorio en su conjunto.

Pensamos que la Conama estudia cada proyecto en su mérito por separado, y lo que se necesita es un estudio de carga de la zona en general, vale decir, cómo afectan desde el punto de vista sinérgico la totalidad de los proyectos actualmente en estudio en la zona.

Habrá una nueva planta de tratamiento de aguas servidas en la comuna de Quilicura, otra en la comuna de Colina y tres vertederos de residuos sólidos y biosólidos en la comuna de Til Til.

Creemos que en la Región Metropolitana no ha habido un estudio a fondo respecto de la forma en que esos proyectos afectan en conjunto, los cuales generan un efecto sinérgico de los líquidos percolados en las napas y en los malos olores.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría, con la adhesión de las diputadas señoras Clemira Pacheco, Isabel Allende y de los diputados señores González, Duarte, Sabag, Ortiz, Saffirio y Vallespín.

INFORMACIÓN SOBRE PROYECTOS VIALES EN COMUNAS DE QUILICURA, COLINA Y LAMPA. Oficio.

El señor **SILBER**.- Señor Presidente, en segundo lugar, solicito oficiar al ministro de Obras Públicas para que informe y envíe antecedentes respecto de dos proyectos.

En primer lugar, sobre la ampliación de la zona de concesión de la Autopista Central en la Ruta 5 Norte, que va desde Américo Vespucio hacia el norte. Quiero saber si ello significa nuevos pórticos de TAG para los

usuarios, particularmente de Quilicura y Lampa, los que, de ser así, deberán soportar otro gravamen por acceder a dichas autopistas; qué obras se van a realizar; si hubo un mecanismo de consulta a la comunidad o a los municipios involucrados, y las mitigaciones que está asumiendo la concesionaria o el MOP por dicha obra.

En segundo lugar, sobre el proyecto zodiac o urbano, denominado Santa Elena, ubicado en la comuna de Colina, donde la inmobiliaria ofrece una autopista que se conectaría desde su emplazamiento con la ruta Los Libertadores.

Quiero saber si este proyecto privado, que genera grandes utilidades, ha sido subsidiado con recursos públicos. Además, deseo saber si hubo expropiaciones por parte del Ministerio de Obras Públicas para dicha salida, y si también va a ser financiada con recursos de todos los chilenos, o si se trata de un proyecto de carácter privado, cuya conectividad también va a ser financiada por privados, que es lo que corresponde en un Estado serio, donde los recursos deben subsidiar a los que más los necesitan.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviará el oficio solicitado por su señoría, con la adhesión de las diputadas señoras Clemira Pacheco, Isabel Allende y de los diputados señores González, Duarte, Sabag, Ortiz, Saffirio y Vallespín.

PROCUPACIÓN POR INSTALACIÓN DE TERMOELÉCTRICAS EN COMUNAS DE PENCO Y CORONEL. Oficios.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- En el tiempo del Partido Socialista, tiene la palabra la diputada señora Clemira Pacheco.

La señora **PACHECO** (doña Clemira).- Señor Presidente, en los últimos meses, el debate sobre la instalación de las termoeléctricas en las comunas de Penco y Coronel,

del distrito que represento, ha generado una tremenda preocupación en los vecinos y en las organizaciones sociales, gremiales y ambientales.

Penco y Coronel han sido declaradas comunas en zona de latencia por la alta emisión de material particulado. Además, preocupa la situación de residuos industriales líquidos que, en el caso de las termoeléctricas de Coronel, de Santa María de Colbún y de Bocamina, de Endesa, serán eliminados por un emisario hasta el mar.

¿Cuántos grados tendrán estos desechos líquidos? ¿Cuánto es lo permitido? Muchas de esas preguntas hacen los pescadores artesanales, los buzos y, en general, toda la comunidad.

Frente a eso, quiero reiterar un oficio que solicité aproximadamente hace dos meses a la dirección ejecutiva de la Conama, para que nos informe del estado en que se encuentra la elaboración de la norma de emisión para las termoeléctricas, proceso que se inició en febrero de 2006 y que estaría listo en febrero de este año, pero no hay información al respecto.

Asimismo, solicito oficiar a la Conama regional del Biobío, para que nos entregue detalles sobre vertimiento de líquidos de las termoeléctricas Colbún y Endesa, de la comuna de Coronel. Además, para que dé respuesta sobre la temperatura con que se van a descargar al mar; los parámetros exigidos e informe sobre el impacto que pueden causar al ecosistema marino, si existen áreas de manejo en la zona de descarga de esos residuos y cómo se va a realizar la fiscalización de esos vertimientos hacia el mar.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de las diputadas señoras Isabel Allende y Alejandra Sepúlveda y de los diputados señores González, Sabag, Ortiz, Saffirio, Vallespín, Ojeda y Monsalve.

SALUDO A HABITANTES DE LA COMUNA DE DIEGO DE ALMAGRO EN SU TRIGÉSIMO SÉPTIMO ANIVERSARIO. ALTERNATIVAS PARA ENFRENTAR CIERRE DE LÍNEAS DE PRODUCCIÓN EN EL SALVADOR. Oficios.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Isabel Allende.

La señora **ALLENDE** (doña Isabel).- Señor Presidente, en el día de hoy, quiero enviar un afectuoso abrazo a cada uno de los habitantes de la comuna de Diego de Almagro y recordar que, precisamente, un 19 de agosto de 1972, hace 37 años, cuando mi padre era Presidente de la República, dictó el decreto que permitió constituir la comuna de Diego de Almagro y terminar con lo que se conocía como Pueblo Hundido.

Quiero mandarle un saludo a la familia minera, a los mineros, a los pirquineros y a las mujeres que trabajan en la minería, y también a todos los que intentan encontrar horizontes de desarrollo en actividades distintas. Como es sabido, en la comuna viven alrededor de 19 mil personas, las que habitan proporcionalmente entre El Salvador y Diego de Almagro.

Por supuesto, la actividad principal y predominante es la minería y sus servicios asociados.

A raíz de la decisión de Codelco, División El Salvador, de cerrar sus dos líneas de producción, de óxidos y e sulfuros, el 2008 y el 2011, respectivamente, quiero hacerme partícipe de la solicitud que hizo la comunidad organizada a la Presidenta Michel Bachelet de retrasar dichos cierres, que implica un golpe durísimo para sus habitantes y, por cierto, para el campamento minero El Salvador, pues afecta a la principal fuente laboral de la comuna.

Comparto lo que la comunidad dieguina ha manifestado. Creo que existen algunas alternativas y quiero mencionarlas brevemente.

Primero, la explotación ciento por ciento estatal del mineral Inca de Oro.

Segundo, realización de estudios y análisis técnicos para adelantar la explotación del proyecto San Antonio. Con esto, se rebajaría un tanto la angustia de nuestros trabajadores, por la inminente cesantía.

Tercero, reforzar los proyectos de inversión y modernización en la fundición y refinación de Potrerillos.

Cuarto, retomar la pavimentación de lo que se ha conocido como la ruta minera de la Sierra y pavimentar, en el mediano plazo, el paso de San Francisco, que significa la comunicación con el noreste argentino.

Quinto, respetar los recursos hídricos. En ese contexto, me parece fundamental un protocolo que firmó el entonces presidente ejecutivo de Codelco, señor Juan Villarzú, en el que se comprometió a entregar agua, todos los excedentes, a la comunidad de Diego de Almagro. Desde luego, falta que Aguas Chañar cumpla el compromiso de construir un nuevo estanque acumulador de agua potable para Diego de Almagro.

Por todas esas razones, con mucha emoción mando un saludo a la comuna de Diego de Almagro en su trigésimo séptimo aniversario, por desgracia, no pude compartir con sus habitantes, como me habría gustado, pero debía estar aquí cumpliendo mi rol parlamentario.

También, pido oficial, primero, a la Presidenta de la República, a fin de saber si recibió la importante petición de la comunidad organizada, que incluye a los consejeros regionales, concejales, en fin, de explorar la posibilidad de retrasar el cierre de las dos líneas de producción de la División El Salvador.

Segundo, al presidente ejecutivo de Codelco, para ver si efectivamente existe la disposición de que el Estado explote el mineral Inca de Oro. No queremos que se repita lo que aconteció con el proyecto Centenario, que formaba parte de los minerales de reposición de El Salvador y que hoy está en

manos privadas, administrado en su fase inicial por un ex gerente de Codelco y con una explotación que va a durar veinte años. Ello no se debe volver a repetir.

Además, que se estudie la posibilidad de adelantar la explotación del proyecto San Antonio.

Asimismo, para conocer el avance y la disposición existente para la inversión y modernización de la fundición y refinación de Potrerillos.

Del mismo modo, para que se nos informe el ánimo de dar continuidad a la habitabilidad de las casas del campamento minero El Salvador, el cual, prácticamente, es el único con estas características en todo Chile. Esto es extremadamente importante y espero que exista una política que ayude a quienes hasta ahora están trabajando ahí. Tenemos el precedente de que Sewell, un ex campamento minero, fue declarado patrimonio de la humanidad. Si algún día, lamentablemente, el campamento minero El Salvador va a cerrarse, espero que se le dé un apoyo similar y sea patrimonio de la humanidad.

Tercero, al ministro de Obras Públicas para que informe sobre la posibilidad de mejorar la pavimentación de lo que se conoce como la ruta minera de la Sierra, que originalmente formaba parte de la carretera Panamericana Norte y que, claramente, permite acortar la distancia entre Antofagasta y Atacama. Esto es muy importante, porque permitiría una comunicación mucho más fluida. Así, los camiones y vehículos de alto tonelaje podrán venir desde Sierra Gorda, Segunda Región, y se unirá al norte con esta ruta natural minera. Incluso, despertará intereses privados para instalar un poder comprador de minerales.

Asimismo, quiero que se informe el grado de avance de la pavimentación del paso San Francisco, que significa la comunicación con el noreste argentino.

Por otra parte, recuerdo el compromiso relacionado con el recurso hídrico.

Además, también solicito que se oficie al ministro de Obras Públicas respecto del nuevo estanque acumulador de agua para que se pida a la empresa concesionaria Aguas Chañar -en más de una ocasión he levantado mi voz crítica por la forma en que entrega el servicio a la comunidad, especialmente a la copiapina- cumpla con su compromiso, sobre todo, porque hoy es el trigésimo séptimo aniversario de la comuna de Diego de Almagro.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría.

INFORMACIÓN SOBRE AMPLIACIÓN DE COMPRA DE TERRENO PARA COMUNIDAD ISLA CATRILEO-1, COMUNA DE LUMACO. Oficios.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- La bancada del Partido por la Democracia me ha comunicado que va a utilizar los cinco minutos adicionales que le corresponden este mes.

Tiene la palabra el diputado señor Jaime Quintana.

El señor **QUINTANA**.- Señor Presidente, en primer lugar, me referiré a la compra de tierras para la comunidad Isla Catrileo-1, en la comuna de Lumaco, la cual fue beneficiada en 1997, de acuerdo con lo que señala la ley, con 270 hectáreas de tierra. Hace doce años, producto del embancamiento del río Purén, esos terrenos se inundaban tres meses en el año y las familias podían realizar algunas actividades agrícolas el resto del tiempo. Sin embargo, ahora, por la misma causa, los terrenos se inundan ocho meses del año, por tal razón, es imposible desarrollar alguna actividad productiva agrícola en el sector Isla Catrileo - 1 .

En estos días, el comisionado Egaña y distintos ministros están visitando La

Araucanía, por lo que pido se le dé la mayor importancia a este problema y se solicite información respecto del compromiso del Gobierno de ampliar la compra de terrenos. Como el 85 por ciento de los otorgados se inunda, se les señaló que tenían derecho a dicha ampliación. Por ello, quiero saber en qué plazo podría verificarse dicho proceso.

Reitero, pido oficiar al ministro del Interior y a la ministra de Planificación, a fin de que la Conadi resuelva este problema.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría.

RIESGO DE SOCAVAMIENTO DE CIMIENTOS DE CASAS DE POBLACIÓN LOS CONQUISTADORES, COMUNA DE RENAICO. Oficios

El señor **QUINTANA**.- Señor Presidente, en segundo lugar, quiero referirme a una visita que efectué el fin de semana a la población Los Conquistadores de la comuna de Renaico. Allá hay un canal denominado Ranachoca que está poniendo en serio peligro la seguridad de las viviendas, por ejemplo, la de la familia Sepúlveda Jiménez, que tiene un serio riesgo de socavamiento del terreno y de los cimientos de su casa habitación.

Por lo tanto, pido que se envíe un oficio a la ministra de Vivienda y al intendente, para que nos sugieran el camino a seguir y la solución técnica para resolver este problema que afecta a los vecinos de la población Los Conquistadores de la comuna de Renaico.

Asimismo, pido enviar copia de mi intervención a la alcaldesa de esa comuna y al concejal Patricio Belmar.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría.

EMERGENCIA SANITARIA EN POBLACIONES LA UNIÓN Y LIBERTAD, COMUNA DE RENAICO. Oficios.

El señor **QUINTANA**.- Señor Presidente, en tercer lugar, en la visita que efectué a la comuna de Renaico conocí la dramática situación de alrededor de cien familias de las poblaciones La Unión y Libertad, donde hace cuatro años se construyó una planta de tratamiento de aguas servidas. Sin embargo, lo que pudo ser una buena noticia para estas familias se ha tornado en un verdadero desastre sanitario, pues cada invierno, producto de las lluvias, el río que bordea dichas poblaciones se rebasa y llena la laguna de estabilización, problema que la empresa encargada ha intentado evitar mediante la paralización de la motobomba de la laguna, pero eso provoca que las aguas servidas se devuelvan e ingresen a las casas de los vecinos.

Esto lo constaté el fin de semana recién pasado, en una visita a terreno, junto con el concejal Patricio Belmar.

La situación descrita se repite desde hace cuatro años, sin tener soluciones reales, por lo cual pido que se envíe un oficio al superintendente de Servicios Sanitarios, a fin de que fiscalice esta emergencia sanitaria a través del Ministerio de Salud y busque las soluciones más adecuadas para las familias afectadas.

De la misma forma, pido que se oficie a la intendenta regional, al ministro de Vivienda y al director de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas, a fin de que nos remitan un informe sobre la materia, con copia a la alcaldesa de la comuna, doña Ivonne Morales.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría.

INFORME SOBRE ESTADO DE AVANCE DEL CONVENIO CIUDADES AMIGABLES. Oficios.

El señor **QUINTANA**.- Por último, pido que se envíe un oficio a la intendenta de La Araucanía, a fin de que nos remita un informe sobre el estado de avance del convenio Ciudades Amigables, diseñado hace dos años por el gobierno regional, con la activa participación de consejeros tales como Oscar Carrasco, Marcelo Carrasco y Alfredo Vallejos, entre otros, y que estaría próximo a ser firmado por distintos actores, como los ministerios de Obras Públicas y de Vivienda.

Además, para que nos informe qué proyectos van a ser incorporados. Por ejemplo, si se va a considerar el nuevo puente en el Bajo Traiguén, Victoria, particularmente en la calle Chorrillos, tan necesario para dar conectividad al sector; si va a ser intervenido el estero Manzanoco, en Curacautín, lo mismo que algunos sectores del canal El Saco, en Lautaro.

He dicho.

El señor **ÁLVAREZ** (Presidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría.

Por haber cumplido su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 13.52 horas.

TOMÁS PALOMINOS BESOAIN,
Jefe de la Redacción de Sesiones.

VIII. ANEXO DE SESIÓN

COMISIÓN ESPECIAL DE SOLICITUDES DE INFORMACIÓN Y DE ANTECEDENTES.

-Se abrió la sesión a las 13.32 horas.

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

AGILIZACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS PARA ENTREGA DE TIERRAS Y ASISTENCIA TÉCNICA EN FAVOR DE PUEBLOS ORIGINARIOS. Oficios.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Fernando Meza.

El señor **MEZA**.- Señor Presidente, en La Araucanía se habla de la existencia del “conflicto mapuche”.

Quiero levantar mi voz para protestar por la estigmatización a que se ha sometido a La Araucanía por estos problemas, que no han sido inventados por el pueblo mapuche, ni por ningún pueblo originario, ya que sus razones son bastante antiguas.

Recientemente, hemos lamentado la muerte del comunero Jaime Mendoza Collío. Este joven falleció como consecuencia de un balazo en la espalda. Estas situaciones, que no deben repetirse en La Araucanía ni en ninguna otra región, ameritan que el Gobierno, el Estado de Chile, asuma la responsabilidad plena y dé curso a las soluciones que, desde luego, dependen de las políticas públicas que hasta hoy son insuficientes para satisfacer las legítimas aspiraciones del pueblo mapuche.

El problema no se va a solucionar con más policías, ni con leyes antiterroristas. Aquí hace falta más eficiencia de los órganos del Estado. Por ejemplo, de la Conadi, del Programa Orígenes, del Indap, instituciones que están cargadas de una burocracia extraordinaria que lleva a la frustración, al

descontento y a la desesperanza a los pueblos originarios y, especialmente, al pueblo mapuche, que esperan semanas, meses y años una solución a la petición de tierras y de ayuda técnica para explotar la poca tierra que tienen.

Si no resolvemos el problema de esta burocracia, si no hay agilización, naturalmente que individuos extraños a las etnias, ajenos a las más de tres mil comunidades que existen en la Novena Región, se aprovechan, ideologizan la situación y hacen presa fácil a muchos mapuches para que utilicen otras vías con el fin solucionar sus problemas.

Quiero recordar que la cultura ancestral de los pueblos mapuches tiene que ver con la paz. Ellos son esencialmente un pueblo pacífico. Sin embargo, la presencia de extraños a las etnias es la que está desencadenando estos conflictos y situaciones que a nadie deberían satisfacer.

La pobreza de la Región de La Araucanía tiene que ver con la explotación de cientos de miles de mapuches que en siglos pasados hicieron hacendados, y no eran precisamente españoles, que llegaron y se encargaron de someterlos con muy poco o nada de dinero, sólo a cambio de la alimentación. Fueron empobrecidos y llevados al vicio del alcohol, pero hicieron ricos y más ricos a muchos hacendados en la Región de La Araucanía. Desgraciadamente, como país y como Estado, hemos sido incapaces de terminar con esa pobreza.

Queremos respeto, queremos tolerancia para que, entendiéndonos todos, logremos hacer una gran mesa de diálogo que permita solucionar estos problemas.

La Cámara de Diputados, tal como lo hizo con los profesores y su deuda histórica, debe tener sesiones especiales para que, todos unidos, sin buscar ganancias electorales, seamos capaces de conseguir una propuesta que entreguemos al Supremo Gobierno para que las soluciones que los pueblos necesitan se ejecuten lo antes posible.

Por lo tanto, pido que se envíe un oficio al ministro del Interior, a la ministra de Planificación y al intendente de La Araucanía, con el objeto de que se agilicen todos los planes y proyectos que están retrasados para satisfacer las necesidades de tierras y de asistencia técnica de los pueblos originarios y en particular del pueblo mapuche.

La bancada del Partido Radical precisa una reunión lo antes posible entre todas las partes involucradas: Gobierno, Estado, parlamentarios, incluso, empresarios de la zona, con el objeto de conseguir una mesa que lleve a la convivencia pacífica, a la fraternidad y a la eliminación de esta terrible situación que afecta a todo Chile, no sólo a La Araucanía.

He dicho.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de los diputados señores René Manuel García, Sergio Ojeda, Raúl Súnico y de quien habla.

PROGRAMAS Y PRESUPUESTOS DE INVERSIÓN PARA LA REGIÓN DE LOS RÍOS. Oficios.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado don Alfonso de Urresti.

El señor **DE URRESTI**.- Señor Presidente, la semana pasada, en una visita del subsecretario de Economía a Valdivia, se anunció el Programa de Becas de Inglés - Corfo. A nivel nacional se entregarán más de dos mil becas para capacitar en este idioma a la gente que trabaja en la actividad turística.

Me tocó concurrir, junto a la presidenta de la Cámara de Turismo de Valdivia, la señora Marcia Elortondo, a una importante actividad. Es increíble la cantidad de pequeños empresarios del turismo que están interesados en este tipo de beneficios y bregan-

do para que su personal se capacite y ellos mismos puedan tener mejores iniciativas. Creo que las becas de inglés van en la línea correcta; sin embargo, es importante abordar el turismo a nivel regional.

Por eso, pido que se oficie al ministro de Economía, en particular, al director nacional del Sernatur, a fin de que me informe sobre los programas y presupuestos de inversión en la Región de los Ríos para el período 2010 y si se ha programado algún convenio con el gobierno regional, con el objeto de gestionar fondos que permitan reforzar el presupuesto nacional. La imagen región debe ser fundamental, porque es allí donde se desarrollan los distintos polos de turismo.

Por eso, es fundamental conocer la información relacionada con los recursos y las políticas para la Región de Los Ríos, a fin de trabajar en conjunto con la Cámara de Turismo regional.

Pido que se envíe copia de mi intervención a la señora Marcia Elortondo, presidenta de la Cámara de Turismo de Valdivia.

El señor **VARGAS** (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados por su señoría, con la adhesión de los diputados Súnico y Meza.

SALUDO A CLUB DEPORTIVO UNIÓN TENIENTE MERINO DE VALDIVIA, EN SU 30° ANIVERSARIO. Oficios.

El señor **DE URRESTI**.- Señor Presidente, el sábado 15 recién pasado concurrí a la celebración del 30° aniversario del Club deportivo Unión Teniente Merino, de Valdivia, institución que se encuentra emplazada en la población del mismo nombre. Se trata de un club que congrega no sólo a deportistas, sino también a las familias.

Rindo un homenaje a don Jaime Madrid Peña, presidente de la institución, a su directiva y a sus socios, que participaron en las actividades de celebración de su aniversario.

Considero importante que reconozcamos, desde la Cámara de Diputados, a las instituciones que no sólo fomentan el deporte, sino que también realizan labor social, capacitan a sus jóvenes y a sus deportistas e integran a las familias.

Además, concurrieron a la celebración los directivos de la Anfa regional de Valdivia. Creo que es un momento propicio para saludarlos, reconocer las actividades que realizan y para decirles que el Congreso Nacional va a aprobar todas las iniciativas que propendan -espero que en el corto plazo- a tener un Ministerio del Deporte y la Juventud. Asimismo, estamos avanzando en iniciativas legislativas como la relacionada con el 2 por ciento regional destinado a fomentar el deporte, para que otras instituciones sigan prosperando en sus actividades.

Saludo a esta institución que en sus 30 años de vida ha congregado y reunido a los

vecinos de la población Teniente Merino y sus alrededores.

Para terminar, pido que se envíe copia de mi intervención a don Jaime Madrid Peña y a su directiva, como una adhesión de la Cámara de Diputados a la celebración de un aniversario más de su institución.

He dicho.

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

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

-Se levantó la sesión a las 13.42 horas.

TOMÁS PALOMINOS BESOAIN,
Jefe de la Redacción de Sesiones.

IX. DOCUMENTOS DE LA CUENTA**1. Oficio del Senado.**

“Valparaíso, 18 de agosto de 2009.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación a la proposición formulada por la Comisión Mixta constituida para resolver las divergencias suscitadas con ocasión de la tramitación del proyecto de ley sobre salida de menores del país, correspondiente al Boletín N° 4594-07.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

(Fdo.): JOVINO NOVOA VÁSQUEZ, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado.

Informe de la Comisión Mixta recaído en el proyecto de ley sobre salida de menores del país. (boletín N° 4.594-07).

“Honorable Senado
Honorable Cámara de Diputados

La Comisión Mixta constituida en conformidad a lo dispuesto por el artículo 71 de la Constitución Política de la República, tiene el honor de proponer la forma y modo de resolver las divergencias surgidas entre el Senado y la Cámara de Diputados, durante la tramitación del proyecto de ley individualizado en el epígrafe, iniciado por moción de los Honorables Senadores señores Camilo Escalona Medina, Juan Pablo Letelier Morel y Pedro Muñoz Aburto.

Cabe hacer presente que no se ha hecho presente urgencia para el despacho de la presente iniciativa.

El proyecto inició su tramitación el día 10 de Octubre de 2006. Informado por la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado fue discutido y aprobado en general por la Sala el día 11 de septiembre de 2007, y en particular, en sesión de 2 de octubre de 2007.

El proyecto despachado por el Senado mediante un artículo único proponía incorporar un artículo 50, nuevo, en la ley N° 16.618, de menores.

La Cámara de Diputados revisora discutió y aprobó en general el proyecto en sesión de 4 de marzo de 2008, y en particular, en sesión de 6 de mayo del mismo año.

El proyecto aprobado por la Cámara de Diputados sustituyó el artículo único por otro que proponía introducir diversas modificaciones a los artículos 48 y 49 de la citada ley de menores.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó las modificaciones propuestas, con excepción de las contenidas en el literal i) de la letra a) del número 1.- y en la letra a) del número 2.-, ambos del artículo único sustitutivo de la Honorable Cámara, designando a los

miembros de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento para integrar la Comisión Mixta que en virtud de lo dispuesto en el artículo 71 de la Carta Fundamental debía constituirse para proponer la forma y modo de resolver las divergencias suscitadas. Informada la Cámara de Diputados de estos acuerdos, procedió a designar a los Honorables Diputados señoras María Antonieta Saa Díaz y Marisol Turres Figueroa y señores Jorge Burgos Varela, Alfonso De Urresti Longton y Cristián Monckeberg Bruner.

Previa citación del señor Presidente del Senado, la Comisión Mixta se constituyó el día 7 de julio de 2009, con la asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Alberto Espina Otero, José Antonio Gómez Urrutia y Pedro Muñoz Aburto, y Honorables Diputados señoras María Antonieta Saa Díaz y Marisol Turres Figueroa y señores Jorge Burgos Varela, Alfonso De Urresti Longton y Cristián Monckeberg Bruner, eligiendo por unanimidad como Presidente al Honorable Senador señor Alberto Espina Otero y, de inmediato, se abocó al cumplimiento de su cometido.

-o-

A la sesión en que la Comisión Mixta estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el Jefe de la División Jurídica del Servicio Nacional de la Mujer, señor Marco Rendón, y la asesora, abogada señora Rosa Muñoz.

-o-

IDEA MATRIZ

Proponer un procedimiento especial para la autorización judicial de salida del país de menores cuyos padres se encuentren ausentes o en situación de grave incumplimiento del deber de mantener con el hijo un contacto directo y regular.

-o-

MATERIA DE LA DIVERGENCIA

La controversia se ha originado en el rechazo del Senado, en tercer trámite constitucional, a las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara, en el segundo trámite, al proyecto aprobado en el primer trámite constitucional, con excepción de dos de ellas, que aprobó.

En la sesión celebrada por la Comisión Mixta, el Ejecutivo presentó su propuesta para la solución de las discrepancias, que considera la incorporación de un artículo 49 bis, nuevo, en la Ley de Menores.

A continuación se describen las normas aprobadas en el primer trámite constitucional, las modificaciones propuestas con ocasión del segundo trámite constitucional del proyecto, las cuales, excepto dos, fueron rechazadas por el Senado en el tercer trámite constitucional, así como la propuesta del Ejecutivo y los acuerdos adoptados al respecto.

En el primer trámite constitucional, el proyecto contenía un artículo único que proponía incorporar un artículo 50, nuevo, a la ley de Menores.

La norma propuesta previene que si el tribunal ha establecido en favor de uno o ambos progenitores que no tienen a su cargo el cuidado personal del menor medidas para que man-

tengan con él una relación regular y directa, y éstas no se han cumplido sin causa justificada en los seis últimos meses, el juez podrá autorizar la salida del menor, prescindiendo de la autorización del progenitor incumplidor. Esta resolución se dictará con audiencia de los ascendientes y otros consanguíneos del menor y valdrá también para ocasiones similares futuras mientras persista la negativa del padre o la madre ausente.

Su tenor es el siguiente:

“Artículo 50.- Cuando el derecho a que se refiere el artículo 229 del Código Civil no se haya ejercido regularmente, sin causa justificada, en los últimos seis meses, junto con autorizar la salida del menor, conforme a lo dispuesto en el inciso sexto del artículo precedente, el juez podrá resolver prescindir en lo sucesivo de dicha autorización, mientras persista la negativa del padre o la madre ausente a mantener un contacto directo con su hijo.

Lo anterior será decretado con el mérito de una audiencia a la que concurrirá el padre o madre en cuyo favor se haya establecido el derecho citado o, en caso de desconocerse su paradero o de no poder concurrir, de los ascendientes y otros consanguíneos del menor, hasta el tercer grado en la línea colateral, siempre que la filiación estuviere determinada.

En su decisión el juez tendrá en consideración, además, la circunstancia prevista en el artículo 19 del artículo 7° del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, del año 2000, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 14.908, sobre Abandono de Familia y Pago de Pensiones Alimenticias.”.

En el segundo trámite, la Honorable Cámara de Diputados, al proponer diversas enmiendas a los artículos 48 y 49 de la Ley de Menores, reemplazó íntegramente el artículo único propuesto por el Senado, en los siguientes términos:

“Artículo único.

Lo ha sustituido por el siguiente:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 16.618, de Menores, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el artículo 6° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2000, del Ministerio de Justicia:

1.- Modifícase el artículo 48 en el siguiente sentido:

a) En el inciso primero:

i) agrégase a continuación de la expresión “hijo”, los términos “o hija” y

ii) sustitúyese la frase “al juez de letras de menores que la regule” por la siguiente: “su regulación al juez de familia o con competencia en materias de familia”.

b) Sustitúyese el inciso cuarto por el siguiente:

“En caso de que el padre o madre a quien corresponda mantener la relación con el hijo o hija, dejase de cumplir, injustificadamente, la forma convenida o fijada para el ejercicio del derecho, será instado a darle cumplimiento, bajo apercibimiento de decretar su suspensión o restricción, teniendo siempre en consideración el interés superior del hijo o hija, lo que no obstará a que se decreten apremios cuando procedan de conformidad al inciso tercero del artículo 66.”.

c) Agrégase en el inciso quinto, a continuación de las expresiones “del hijo, los términos “o hija”.

2.- Modifícase el artículo 49 en los siguientes términos:

a) Sustitúyese el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 49.- La salida de menores de edad desde Chile se sujetará a lo previsto en este artículo, sin perjuicio de lo dispuesto en la ley N° 19.620.”.

b) Agrégase en los incisos segundo y tercero, después de la palabra “hijo” los términos “o hija”.

c) Intercálase el siguiente inciso sexto:

“El juez podrá prescindir de la autorización a que se refiere el inciso cuarto cuando el progenitor que deba otorgarla, hubiere dejado de cumplir injustificadamente, a juicio del tribunal, el régimen de visitas regulado en su favor, conforme al artículo 229 del Código Civil.”.

d) Sustitúyese el inciso sexto, que pasa a ser séptimo, por el siguiente:

“En aquellos casos en que no pudiere otorgarse o se negare la autorización sin motivo plausible por uno de aquellos que en virtud de este artículo debe prestarla, ésta podrá ser otorgada por el juez de familia o con competencia en materia de familia, tomando en consideración el beneficio que pudiere reportar al menor y señalando el tiempo por el que concede la autorización, el que deberá ser el estrictamente necesario para los fines precisados en la solicitud respectiva.”.

e) Intercálanse los siguientes incisos octavo, noveno y décimo, pasando el actual séptimo a ser undécimo:

“La autorización para la salida del país de menores de edad, deberá ser solicitada por escrito ante el juez de familia o con competencia en materias de familia del lugar en que tenga su residencia el menor de edad.

La solicitud se notificará al padre, madre o a quien corresponda, en conformidad al artículo 23 de la ley N° 19.968, quienes tendrán un plazo de diez días para oponerse, lo que se informará en la resolución respectiva. Si no existe oposición, el juez podrá, mediante resolución fundada, autorizar que un menor de edad salga transitoriamente del país junto a su padre, madre o abuelos, o a quienes se haya otorgado judicialmente su cuidado personal, cuando estime que existen antecedentes suficientes que lo justifiquen. En los demás casos, el juez citará a las partes a una audiencia, en conformidad a las reglas generales, para resolver el asunto sometido a su conocimiento.

La resolución que autoriza la salida del país señalará expresamente el tiempo por el que se concede y para su otorgamiento, el juez deberá tomar siempre en consideración el interés superior del menor de edad y el beneficio que el viaje pueda reportarle, como también adoptar los resguardos necesarios para asegurar el regreso del menor de edad vencido el tiempo de la autorización otorgada.”.

f) Suprímese el inciso octavo o final.”.

-o-

Las enmiendas de la Honorable Cámara, mediante dos números, proponen modificaciones a los artículos 48 y 49 de la Ley de Menores.

N° 1)

Mediante tres literales propone enmiendas al referido artículo 48, disposición que regula el derecho de visitas que tiene el padre o madre, que vive separado del otro progenitor de su hijo, que no tiene su custodia, derecho que será regulado por los padres de común acuerdo y en subsidio por el juez competente, de oficio al conocer la custodia del menor, o a solicitud de parte.

Letra a)

Propone dos modificaciones al inciso primero del artículo 48; La primera, es agregar, a continuación de la palabra “hijo” la expresión “o hija” y, la segunda, en reemplazar la referencia al juez de letras de menores que contiene por otra, al juez de familia o con competencia en materias de familia.

El Senado, en el tercer trámite constitucional, rechazó la primera de tales enmiendas.

Letra b)

Mediante esta letra la Honorable Cámara propone reemplazar el inciso cuarto del artículo 48 de la ley, disposición que indica que el titular del derecho de visitas, que no las materializa sin motivo justificado, podrá ser instado a hacerlo bajo apercibimiento de suspensión o restricción de su derecho. La modificación consiste en que, en tal caso, y si el interés superior del hijo o hija así lo aconseja, el tribunal tendrá la obligación de apremiar al incumplidor.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó esta modificación.

Letra c)

Modifica el inciso quinto del artículo 48 de la ley para agregar la expresión “o hija” después de la mención “del hijo”.

En el tercer trámite constitucional, el Senado rechazó esta modificación.

Nº 2)

Modifica, en cinco literales, el artículo 49 de la ley de Menores, disposición que establece que los menores de edad no podrán salir del país sin la autorización de sus dos padres o de quién los hubiera reconocido. Si la tuición del menor ha sido determinada judicialmente, no podrá salir del país sin la autorización de a quién se le hubiere conferido y de quién tenga derecho de visitas establecido también por resolución judicial. Si el llamado por ley a prestar su autorización para que el menor salga del país no es habido o se niega a hacerlo sin motivo justificado, el asunto será resuelto por el juez competente, teniendo en cuenta el beneficio que pudiera reportar el viaje para el menor y señalando el período de tiempo por el cual se extiende la autorización.

El primer literal, la letra a), que enmienda un error de referencia en el inciso primero, fue aprobado en el tercer trámite constitucional por el Senado. Los cuatro restantes fueron rechazados.

Letra b)

Modifica los incisos segundo y tercero del artículo 49 en los mismos términos que lo hace la letra a, Nº i), del Nº 1), estos es, para agregar la expresión “o hija” después de la referencia a “hijo”.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó esta modificación.

Letra c)

Intercala, en el artículo 49 de la ley, un inciso sexto, nuevo, que propone que el juez podrá obviar, en el proceso sobre autorización de salida del país de menores, el consentimiento del progenitor que no ha dado cumplimiento a su derecho a visitas, establecido en su favor por sentencia judicial.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó esta modificación.

Letra d)

Reemplaza el inciso sexto del artículo 49 de la ley, disposición que determina que si el menor, que salió del país mediante una autorización judicial que suplió la negativa o ausencia del progenitor que debió autorizar, no vuelve al país en el plazo establecido en la resolución judicial que autorizó el egreso, el juez tendrá la facultad de suspender el derecho de alimentos.

El inciso propuesto en reemplazo establece que el juez de familia podrá autorizar la salida del país de un menor cuyo progenitor, llamado por ley a prestar su consentimiento, lo haya negado injustificadamente o no sea habido para hacerlo, teniendo en consideración el beneficio que le pueda prestar el viaje al menor, y señalado el lapso por el cual está autorizado para ausentarse del territorio. Esta misma regulación está contenida en el inciso quinto del artículo, que no ha sido objeto de enmienda.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó esta modificación.

Letra e)

Agrega, entre los actuales incisos sexto y séptimo del artículo 49 de la ley tres nuevos incisos.

El primero, indica que la autorización judicial para que un menor salga del país, que suple la del progenitor llamado por ley a prestar su consentimiento que la haya negado injustificadamente o no sea habido, será solicitada por escrito ante el juez de familia o con competencia en esta materia del lugar de residencia del autorizado.

El segundo establece que la solicitud antes referida se notificará personalmente al progenitor que se niega o no sea habido, quien tendrá 10 días para rechazarla. Cumplido este plazo sin que se haya evacuado respuesta, el juez podrá decretar la autorización cuando sea conveniente para el menor. Si hay respuesta el asunto se resolverá en una audiencia con las partes involucradas.

El tercero regula el contenido de la autorización judicial, la cuál deberá considerar el interés superior del menor y el beneficio que el viaje le reporta, indicar el plazo en el cuál se autoriza su ausencia y los medios y resguardos necesarios para que una vez vencido el menor regrese al territorio nacional.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó esta modificación.

Letra f)

Suprime el inciso final del artículo 49, disposición que determina que en los casos no contemplados en los incisos anteriores, la salida de un menor de Chile será autorizada mediante un proceso judicial seguido ante el juzgado competente.

En el tercer trámite constitucional el Senado rechazó esta modificación.

-0-

DISCUSIÓN

Al iniciar el estudio de las discrepancias, en el seno de vuestra Comisión Mixta el Ejecutivo presentó una proposición para resolver las discrepancias suscitadas entre ambas Cámaras.

Dicha proposición, presentada por el Jefe de la División Jurídica del Servicio Nacional de la Mujer, señor Marco Rendón, propone aprobar un artículo único que introduce un artículo 49 bis, nuevo, en la Ley de Menores, del siguiente tenor:

“Artículo 49 bis.- En la sentencia el juez podrá decretar que la autorización a que se refiere el inciso sexto del artículo anterior habilita al padre o madre que la haya requerido para salir del país con su hijo en distintas ocasiones dentro de los dos años siguientes, siempre que el otro progenitor, injustificadamente, haya dejado de cumplir el régimen de comunicación establecido. El plazo de permanencia del menor de edad en el extranjero no podrá ser superior a quince días en cada ocasión, salvo casos justificados.”.

El funcionario explicó que la norma propuesta en reemplazo de los textos aprobados en el primer y segundo trámite constitucional, faculta al juez para ampliar los efectos y alcances de la autorización de salida del país cuando el hijo o la hija sale sólo con uno de los progenitores.

Para ello, agregó, el juez podrá establecer que la autorización sea válida para efectuar distintas salidas dentro de los dos años siguientes, por periodos que no podrán extenderse por más de quince días por salida, modalidad que será procedente cuando el otro progenitor no haya cumplido, injustificadamente, el régimen de comunicación con su hijo o hija.

De esta forma, señaló, la ley tendría dos sistemas de autorización judicial para que los menores salgan del país. Uno general, que procede toda vez que el progenitor que deba dar su autorización no la da sin motivo justificado o no es habido, caso en el cuál el juez determina, para esa única ocasión, si el menor es autorizado para salir del país y por qué plazo, y una autorización excepcional, que sólo opera en los casos en que el progenitor ha dejado de cumplir injustificadamente el régimen de comunicación establecido con su hijo, que faculta al progenitor que lo solicita para salir del país con el menor por lapsos iguales o menores a 15 días, todas las veces que sea pertinente, en los dos años siguientes a la resolución.

Finalmente, indicó, la proposición previene que esta nueva modalidad en ningún caso priva al otro progenitor a oponerse o solicitar que se revoque la autorización extendida en forma amplia.

Recordó que el Senado, en el primer trámite constitucional, había aprobado una norma que establecía que, en el futuro, se prescindiría de la opinión de aquél progenitor que no cumplía injustificadamente el régimen de visitas, para efectos de la autorización de la salida del hijo del país. En el segundo trámite constitucional el gobierno presentó algunas indicaciones para morigerar aquello y para simplificar el procedimiento, modificaciones que en definitiva fueron rechazadas en el tercer trámite constitucional por el Senado.

El Honorable Senador señor Espina observó que la expresión “régimen de comunicación establecido” no es la terminología más adecuada para designar al antiguo régimen de visitas, por lo que propuso ocupar la terminología del artículo 229 del Código Civil, que se refiere al derecho y deber de mantener con el hijo una relación directa y regular. Precisar este concepto, agregó, evita crear nuevas dificultades en la materia, y que se utilicen tecnicismos en los procesos judiciales para, en definitiva, evitar la aplicación de esta nueva disposición.

El Honorable Senador señor Gómez consultó si en el incumplimiento de la relación directa y regular se considera también el de los aspectos patrimoniales, como el pago de pensiones alimenticias.

El señor Jefe de la División Jurídica del Servicio Nacional de la Mujer, explicó que la expresión no considera los aspectos patrimoniales.

Agregó que la legislación actual establece que cada vez que un menor quiera salir del país y el progenitor que tiene establecido en su favor un régimen que permita la relación directa y regular se niega, debe recurrirse a los tribunales de justicia, aunque ese progenitor no cumpla dicho régimen o simplemente no sea habido.

Indicó que el objetivo del proyecto es establecer que cuando se certifica, en el proceso judicial correspondiente, que no se ha cumplido de forma injustificada con la citada obligación, la autorización se extenderá a todas las salidas que realice ese menor dentro de los dos años siguientes.

El Honorable Diputado señor Vallespín observó que la salida autorizada es hasta quince días por vez, pero se puede repetir, dentro del plazo de dos años, todas las veces que se estime conveniente.

El Honorable Senador señor Espina consultó si no es preferible establecer, expresamente, que la autorización que el juez podrá dar en virtud del nuevo artículo 49 bis debería siempre proceder oyendo al padre afectado, sobre todo teniendo en consideración que muchas veces la relación directa y regular es establecida a favor del padre por mutuo acuerdo entre los progenitores, acuerdo que es meramente consensual y, por tanto, es difícil de probar su establecimiento y más su cumplimiento.

El señor Jefe de la División Jurídica del Servicio Nacional de la Mujer, explicó que esta nueva atribución judicial se ubica dentro del proceso judicial común de autorización de salida del país, que parte siempre con la notificación de la parte que niega su permiso o que no es habida, y se falla después de la audiencia donde se le cita a dar sus descargos, por lo que siempre la contraparte es oída.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto explicó que el proyecto atiende a un problema que es común en las Regiones extremas del país, en las cuales las personas salen a los países vecinos con mucho mayor habitualidad que el resto de los compatriotas. En esos lugares, indicó, hay menores de edad que no tienen ningún contacto con su progenitor ni reciben de ellos contribución económica alguna y que, cuando las madres de esos menores necesitan salir del país para dirigirse a localidades vecina de difícil acceso por territorio nacional, se ven forzadas a recurrir ante el juez de familia y esperar meses por una autorización, que sólo se puede obtener para una salida. Para solucionar este problema, agregó, es adecuado establecer alguna opción que permita que la autorización judicial sirva para múltiples salidas del país.

El Honorable Diputado señor Burgos anotó que la proposición permite esta autorización judicial con efectos múltiples, siempre que el régimen de la relación directa y regular con el hijo se haya incumplido injustificadamente, cuestión que tendrá que probar la parte que la alega en el juicio.

La Honorable Diputada señora Turres explicó que este problema no se da cuando hay una relación regular entre el padre o madre que no tiene la custodia y sus hijos, porque en estos las salidas del país son consensuadas o, si hay oposición, ella es fundada.

El problema, indicó, se da con los progenitores que no tienen ninguna relación con sus hijos y que simplemente niegan la autorización para entorpecer a quién tiene la custodia legal de los niños, o simplemente no es habido. En esos casos, quién tiene el cuidado personal de los menores, que generalmente es la madre, debe recurrir al juez de familia e iniciar un largo procedimiento cada vez que los menores salen del país, lo que podría solucionarse con la fórmula propuesta, que además descongestiona los tribunales de familia con reiteradas solicitudes.

El Honorable Senador señor Gómez coincidió con la conveniencia de establecer algún sistema, como el propuesto, para solucionar el problema que experimentan muchas madres de Chile cuando quieren salir del país con sus hijos, y su ex pareja simplemente no es habida.

Sin perjuicio de ello, expresó, también hay que considerar el caso de relaciones directas y regulares establecidas de mutuo acuerdo entre los progenitores, que son difíciles de probar y respecto de las cuales es aún más complicado acreditar el incumplimiento, lo que permitiría que la madre que quiere salvar el fundado impedimento que impetra el padre, que tiene un régimen regulado convencionalmente, ocupe este procedimiento. Para evitar el abuso del procedimiento, agregó, debería explorarse la posibilidad de que cuando se obtenga judicialmente esta autorización judicial, que permite múltiples salidas, se establezca que cada vez que la madre utilice tal autorización deba previamente avisarle al padre.

La Honorable Diputada señora Saa señaló que Chile es parte de la Convención de la Haya que estableció el Convenio sobre los aspectos civiles de la sustracción internacional de menores, instrumento que establece un sistema internacional de amparo en caso que uno de los progenitores salga del país donde radica con los menores, sin la autorización del otro padre o madre.

Agregó que este problema se puede producir con el sistema actualmente vigente de autorización de salidas de menores del país, que autoriza sólo a una salida por vez, o con el sistema que se propone.

La Honorable Diputada señora Turrel anotó que se debe tener presente que la norma propuesta es una facultad judicial que supone un proceso previo, con emplazamiento del padre o la madre que se niega o que no es habido. Además, indicó, el efecto las sentencias de este tipo no producen excepción de cosa juzgada por lo que el tema siempre puede ser vuelto a ver, si las condiciones tenidas en consideración al fallar se ven alteradas.

El Honorable Senador señor Espina acotó que la proposición determina que corresponderá esta autorización especial, para salidas múltiples, siempre que se pruebe que el progenitor que se niega o no es habido incumple injustificadamente la relación directa y regular con los hijos.

Añadió que la prueba de este incumplimiento, y de su carácter no justificado, corresponde a quién lo alega, lo que será en definitiva determinado por el juez luego de escuchar a las partes, en un juicio regulado según las reglas constitucionales del debido proceso. Agregó que, teniendo en vista lo anterior, en su opinión no corresponde que una vez que el juez ha dictaminado deba avisársele al padre cada vez que los niños salen del país, porque tal exigencia crea un nuevo trámite que torna ilusorio el nuevo sistema que contiene este proyecto.

El Honorable Diputado señor Uriarte consideró positiva la iniciativa en atención a que soluciona un problema real de las madres, sin perjuicio de lo cual estimó conveniente precisar qué pasa si, dentro de los años en que la resolución judicial autoriza las salidas sucesivas del país de los menores, el padre o madre en cuestión retoma la relación directa y regular.

El Honorable Senador señor Espina solicitó dejar constancia que la posibilidad antes planteada no debe dar lugar a un resquicio que puedan utilizar los padres inescrupulosos que no mantienen ninguna relación directa y regular con sus hijos, y que se niega injustificadamente a que salgan del país con el único propósito de complicarle la vida a la madre, y que después de perder el juicio o ser desechada su oposición intenten enervar la resolución que le afecta, alegando que retomaron la relación con su hijo buscando impedir, de esa forma, que la madre salga con sus hijos del país.

Además, y a fin de precisar la disposición presentada por el Ejecutivo, y mantener la nomenclatura empleada en el artículo 229 del Código Civil sobre la materia, propuso sustituir su expresión “haya dejado de cumplir el régimen de comunicación establecido” por “ha dejado de cumplir el deber de mantener una relación directa y regular con su hijo, regulado judicial o convencionalmente”.

-Cerrado el debate y sometida a votación la proposición, fue aprobada, con las modificaciones antes señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión Mixta, Honorables Senadores señores Espina, Gómez y Muñoz Aburto, y Honorables Diputados señoras Saa y Turre y señores Burgos, de Urresti y Monckeberg.

Con la misma votación, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 121 del Reglamento del Senado, la Comisión Mixta acordó introducir modificaciones formales al encabezado del artículo único, a fin de adecuarlo a lo resuelto.

-0-

PROPOSICIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA

En virtud de las consideraciones antes expuestas, vuestra Comisión Mixta tiene el honor de proponeros, como forma y modo de resolver las divergencias suscitadas entre ambas Cámaras, la aprobación del proyecto, la siguiente:

-Reemplazar el encabezado del artículo único, por el siguiente:

“Artículo único.- Incorpórase como artículo 49 bis, nuevo, de la ley N° 16.618, de Menores, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el artículo 6° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2000, del Ministerio de Justicia, el siguiente:”.

(Artículo 121 Reglamento del Senado, unanimidad 8 x 0).

-Considerar el artículo, nuevo, propuesto, como artículo 49 bis, en los siguientes términos:

“Artículo 49 bis.- En la sentencia el juez podrá decretar que la autorización a que se refiere el inciso sexto del artículo anterior habilita al padre o madre que la haya requerido y que tenga al menor a su cuidado para salir del país con él en distintas ocasiones dentro de los dos años siguientes, siempre que se acredite que el otro progenitor, injustificadamente, ha dejado de cumplir el deber de mantener una relación directa y regular con su hijo, regulado judicial o convencionalmente. El plazo de permanencia del menor de edad en el extranjero no podrá ser superior a quince días en cada ocasión.”.

(Unanimidad 8 x 0).

-0-

En mérito de lo expuesto, y de los acuerdos adoptados, vuestra Comisión Mixta tiene el honor de proponeros salvar las diferencias entre ambas ramas del Congreso Nacional mediante la aprobación del siguiente:

“PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Incorpórase como artículo 49 bis, nuevo, de la ley N° 16.618, de Menores, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el artículo 6° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2000, del Ministerio de Justicia, el siguiente:

“Artículo 49 bis.- En la sentencia el juez podrá decretar que la autorización a que se refiere el inciso sexto del artículo anterior habilita al padre o madre que la haya requerido y que tenga al menor a su cuidado para salir del país con él en distintas ocasiones dentro de los dos años siguientes, siempre que se acredite que el otro progenitor, injustificadamente, ha dejado de cumplir el deber de mantener una relación directa y regular con su hijo, regulado judicial o convencionalmente. El plazo de permanencia del menor de edad en el extranjero no podrá ser superior a quince días en cada ocasión.”.

-0-

Acordado en sesión de 7 de julio de 2009, con la asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Alberto Espina Otero, José Antonio Gómez Urrutia y Pedro Muñoz Aburto, y Honorables Diputados señoras María Antonieta Saa Díaz y Marisol Turrez Figueroa y señores Jorge Burgos Varela, Alfonso De Urresti Longton y Cristián Monckeberg Bruner.

Sala de la Comisión a 31 de julio de 2009.

(Fdo.): JUAN PABLO DURÁN GONZÁLEZ, Secretario de la Comisión”.

2. Oficio del Senado.

“Valparaíso, 18 de agosto de 2009.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que, con motivo de la Moción, informe y antecedentes que se adjuntan, el Senado ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Sustitúyese, en el inciso primero del artículo 131 del Código de Aguas, la palabra “treinta” por “sesenta”.

Artículo transitorio.- Las personas naturales que hayan solicitado derechos de aguas sin que se les haya presentado oposición y que no hayan cumplido con lo señalado en el inciso

cuarto del referido artículo 131, tendrán un plazo extraordinario de 60 días, a contar de la publicación de la presente ley, para completar el procedimiento legal.”.

-o-

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

(Fdo.): JOVINO NOVOA VÁSQUEZ, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado”.

3. Informe de las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones sobre el proyecto de ley que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. (boletín N° 5849-15).

“Honorable Cámara:

En sesión 67a., de fecha 18 de agosto de 2009, la H. Cámara de Diputados, acordó remitir a estas Comisiones en carácter de unidas el proyecto del epígrafe, calificado de “discusión inmediata”, en tercer trámite constitucional, para los efectos de lo establecido en el artículo 119 del Reglamento de la Corporación.

Con la asistencia de los Diputados señores Dittborn, don Julio (Presidente); Aedo, don René; Alvarado, don Claudio (2); Álvarez, don Rodrigo; Delmastro, don Roberto; Duarte, don Gonzalo; García, don René Manuel; García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Quintana, don Jaime; Ortiz, don José Miguel; Robles, don Alberto; Sabag, don Jorge; Sunico, don Raúl; Tuma, don Eugenio; Uriarte, don Gonzalo; Venegas, don Mario; Venegas, don Samuel y Von Mühlenbrock, don Gastón, en sesión de fecha 18 de agosto de 2009, se analizaron por las Comisiones Unidas las modificaciones del H. Senado al proyecto de la referencia.

En relación con el quórum de aprobación del proyecto, cabe señalar que éste es de ley simple.

Se designó Diputado Informante al señor Hales, don Patricio.

-o-

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto, los señores René Cortázar, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Alejandro Micco, Asesor del Ministerio de Hacienda; José Pablo Gómez, Jefe de División Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos; Sergio Granados, Asesor de la Dirección de Presupuestos; Andrés Gómez-Lobo, Asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las señoras Natalie Silva, Asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y Alejandra Pérez, Asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las Comisiones Unidas iniciaron el estudio de la iniciativa tomando como base el proyecto aprobado por el H. Senado que introduce modificaciones de fondo y forma al texto aprobado por la H. Cámara de Diputados en el primer trámite constitucional.

En el informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos, con fecha 28 de julio de 2009, se señala lo siguiente:

“1. Las indicaciones propuestas modifican el monto del subsidio contenido en el artículo 2° del Proyecto de Ley, el que comenzará a aplicarse a partir del 2010 y cuyo monto anual estimado es de \$ 230.000.000 miles.

Asimismo, se introduce un Panel de Expertos cuyas funciones se indican en el artículo 14, el que estará compuesto por 3 miembros cuya remuneración mensual será de 30 UTM. El costo anual de este Panel se estima en \$ 39.616,56 miles a partir del 2010.

Por medio de estas indicaciones, en el inciso primero del artículo primero transitorio se autoriza al Fisco para sustituir en su calidad de deudor a la cuenta especial de reembolso en su obligaciones que ahí se indican, las que por concepto de capital ascienden a US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) y \$ 84.328.000 miles respectivamente, las que deberán ser canceladas antes del término del primer bimestre del 2010.

En caso que estas obligaciones se cancelen dentro del presente ejercicio presupuestario, se harán con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público.

Adicionalmente, mediante el inciso segundo del artículo primero transitorio se faculta a la Presidenta de la República para condonar las obligaciones reembolsables emanadas de los artículos 2° y 11 de la Ley N°20.206 las que ascienden a \$ 197.600.000 miles en total.

En los artículos tercero y cuarto transitorio, mediante estas indicaciones, se actualizan el monto total, su distribución anual y el periodo de vigencia del Subsidio Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo y el Aporte Especial para el Transporte y Conectividad. El monto total de cada uno de estos subsidios es de \$ 549.598.307 miles en el periodo 2009 - 2014 y el gasto durante 2009 no podrá superar los \$ 156.684.425 miles en el primero y los \$ 34.349.894 miles en el segundo.

El mayor gasto durante el año 2009 que resulte de lo señalado en el punto anterior del presente documento se financiará en la forma dispuesta en el artículo sexto transitorio, y se imputará a las partidas presupuestarias correspondientes.”

En el debate de la Comisión intervino el señor René Cortázar quien señaló que el proyecto mantiene su estructura básica y los fundamentos que inspiraron a la iniciativa en su primer trámite, no obstante recalcó las principales modificaciones introducidas en el H. Senado por el cual se crea un subsidio permanente de 230 MM\$ (mil millones) anuales para financiar la menor tarifa estudiantil. La mitad de estos recursos son destinados a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y la otra mitad al resto de las zonas del país.¹

El monto del subsidio permanente correspondiente a regiones (115 MM\$ anuales) se distribuirá entre éstas de la siguiente forma:

Primero se calcula el subsidio que le corresponde a cada ciudad donde hay información de tarifas y viajes que permite realizar dicho cálculo. Este subsidio equivale a la diferencia entre el ingreso medio (futura tarifa adulta) y la tarifa estudiantil correspondiente, multiplicada por el número de viajes estudiantiles.

¹ La distribución equivalente entre la Provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo, por un lado, y el resto de las comunas del país, por otro, fue establecido en base a una estimación de los subsidios correspondientes realizado con información de viajes de adultos, estudiantes y las tarifas en las distintas ciudades que contaban con dicha información. El resultado es que el valor de los subsidios entregados a los estudiantes estimado para Santiago es muy similar al monto estimado para regiones.

Luego, se extrapola el subsidio al resto de las zonas de cada región sobre la base del subsidio por estudiante (TNE) calculado en las ciudades con información y el número de estudiantes (TNE) en el resto de las localidades.

Una vez definidos los montos para cada zona y región, los recursos se destinarán a los siguientes usos: en la provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo se destinan a cubrir el déficit operacional del sistema de transporte público.

En las zonas del resto del país los recursos se destinan a los siguientes usos:

En las ciudades con licitación de vías (Iquique, Antofagasta, Valparaíso Rancagua y Concepción) se entregan a los operadores a cambio de una reducción de las tarifas que pagan los adultos y también los estudiantes.

En las otras ciudades y sectores rurales, las familias de los sectores más vulnerables recibirán un subsidio (voucher) que podrá ser utilizado en cualquier transporte público, sea este buses o taxis colectivos.

Además, las tarifas escolares en todas las regiones disminuirán hasta llegar a un tercio de la tarifa adulta², igualando así los beneficios que reciben los estudiantes en la Región Metropolitana. En las ciudades licitadas esto se realizará en el marco de la reducción de tarifas señalada para tales ciudades. En el resto de las zonas, se entregará directamente una transferencia compensatoria a los dueños de vehículos de transporte público mayor para compensar la reducción de la tarifa estudiantil.

El resto de los recursos se destinarán a expandir el programa de subsidios a zonas aisladas, el programa de subsidio al transporte escolar, proyectos para fomentar el transporte público mayor en aquellas zonas donde éste ha desaparecido e infraestructura para el transporte público, transporte en general u otros proyectos de inversión relevantes para la región.

Sostuvo el señor Cortázar que el proyecto también crea un subsidio transitorio para Santiago de 550 MM\$ hasta el 2014 y un monto equivalente para regiones.

En Santiago dicho monto se destinará a financiar el déficit operacional del sistema y es decreciente en el tiempo, hasta extinguirse el año 2015.

En regiones (y las comunas de la Región Metropolitana aparte de las de la Provincia de Santiago y Comunas de Puente Alto y San Bernardo) dichos recursos se destinarán a una provisión especial del FNDR para: un plan de retiro y renovación (chatarrización) de los buses más antiguos, lo que permitirá mejorar las condiciones de seguridad, emisiones y comodidad para muchos servicios urbanos y rurales que operan en las regiones del país y que en la actualidad presentan carencias importantes en esta materia; proyectos de inversión en infraestructura para el transporte público, transporte en general u otros proyectos de inversión relevantes para la región.

Los montos de recursos para regiones se distribuyen, entre éstas, mediante la misma regla de distribución del FNDR, y las regiones tendrán hasta después del año 2014 para gastar estos recursos.

El proyecto de ley contempla la creación de un Panel de Expertos que tendrá como mandato determinar la tarifa del sistema de transporte público en la ciudad de Santiago para mantener el valor real de éstas, garantizar que el déficit del sistema sea financiable con los subsidios permanente y transitorios definidos en esta ley para Santiago, informar sobre los procesos de licitación de vías en otras ciudades del país y asesorar al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones en temas relacionados con su cartera.

² Hoy las tarifas escolares son en regiones, en general, un 40% de la tarifa adulta en el caso de los estudiantes de educación media y 50% de la tarifa adulta en el caso de los estudiantes de educación superior.

Se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para encomendar a los organismos técnicos del Estado, la ejecución de infraestructura de transportes previamente definidas en un Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público aprobado por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Planificación, Transportes y Telecomunicaciones, y los Intendentes. El proyecto también faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para construir y mantener obras públicas menores, tales como paraderos, terminales, zonas pagas, etcétera.

Las licitaciones de uso de vías para los servicios de transporte público deberán contar con estudios previos, uno de los cuales debe ser realizado por una universidad reconocida por el Estado o una organización privada. Además, las licitaciones deberán contemplar un proceso de consulta pública de las bases de al menos 45 días, entre otros cambios

El proyecto de ley contempla la novación de la deuda del BID y Banco Estado, sustituyendo al Fisco como deudor de estos créditos. Luego, estos créditos serían prepagados antes del término del primer bimestre del año 2010.

A continuación, el señor Ministro dio respuesta a las numerosas consultas formuladas por los miembros de las Comisiones Unidas que se consignan en el Acta respectiva.

En relación con el análisis en particular del proyecto por la Comisión cabe consignar que el H. Senado le introdujo al texto aprobado por la Cámara de Diputados, en su primer trámite constitucional, diversas modificaciones:

En el artículo 1° del proyecto se acota el subsidio para el transporte público al propósito de compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en dichos servicios.

En el artículo 2° se aumenta el monto máximo del subsidio a \$ 230.000.000 miles y se establece un mecanismo de subsidio cuyo monto se considerará en la Ley de Presupuestos de cada año dividido en partes iguales entre i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y la Región Metropolitana, excluidas las anteriores, así como las demás regiones del país. Define, además, lo que se entiende por transporte público mayor.

En el inciso tercero, se contempla que por decreto se establecerá para cada región el monto del subsidio y su distribución. Se elimina su inciso cuarto.

En el artículo 3° se establecen las reglas para determinar el monto del subsidio, según los casos.

En el artículo 4° se establecen las reglas para determinar el monto del subsidio en las zonas geográficas distintas a las señaladas en el artículo 3°.

En el artículo 5° se determina la distribución del subsidio restante en base a criterios de impacto y, o rentabilidad social.

En el artículo 6° se precisa que el informe trimestral del destino de los recursos que se proporcionará a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos a partir de la fecha de inicio de pago del subsidio.

Se elimina el artículo 7°.

En el artículo 9° que pasa a ser 8°, se modifica el monto de la multa aplicable a las personas que perciban indebidamente recursos del subsidio y el método de fijación de ésta según el número de buses.

Se suprime la letra d) del artículo 10, que pasa a ser 9°.

El artículo 14 que pasa a ser 13 es sustituido, creándose un cargo de Jefe de División, grado 2°, en la Planta de la Subsecretaría de Transportes.

Los artículos 14 nuevos y siguientes contemplan la creación, integración, funciones y funcionamiento de un Panel de Expertos encargado de las tarifas del sistema de transporte público y normas sobre cesación en el cargo y dieta de sus integrantes.

En el artículo 20 se establece que las obras de transporte público a ejecutar deberán estar contempladas en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (Pmitp), aprobado por los Ministros que señala y los Intendentes respectivos, y que tendrá una vigencia de 5 años pudiendo ser actualizado o renovado. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá encomendar obras las que tendrán financiamiento conforme al artículo 16 de la ley N° 18.091.

En el artículo 21 se dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá conforme al Plan Maestro, construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores, las que define.

En el artículo 22 se modifica la ley N° 18.696, sobre transporte de pasajeros.

En el artículo primero transitorio, se autoriza al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el BID y con el Banco del Estado de Chile, fijando el monto máximo de estas obligaciones.

En el artículo segundo transitorio que pasa a ser tercero, se crea un subsidio transitorio hasta el año 2014, para el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, fijando los límites correspondientes y los márgenes excedibles durante los años 2010, 2011 y 2012.

En el artículo tercero transitorio que pasa a ser cuarto, se otorga a los Gobiernos Regionales hasta el año 2014, un aporte especial para el Transporte y Conectividad.

Se suprime el artículo cuarto transitorio.

El artículo séptimo transitorio es reemplazado por otro que autoriza al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para sustituir el beneficio que indica por un bono por término de negociación.

El artículo octavo transitorio es sustituido por otro que establece que la disminución de tarifas que produzca el subsidio en caso alguno significará una disminución en el monto de la remuneración de los conductores.

El artículo noveno transitorio nuevo establece una gradualidad en el cambio de los miembros del Panel de Expertos.

El artículo décimo transitorio entrega al Panel de Expertos el encargo de determinar el nivel de tarifas hasta el año 2014 para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Por el artículo undécimo transitorio se suspende la aplicación del reajuste de tarifas que señala.

En el artículo duodécimo se obliga a que al menos uno de los estudios referidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696 deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado, tratándose de licitaciones de uso de vías que señala.

En la discusión en particular se solicitó votación separada del artículo primero transitorio.

Puesto en votación el artículo primero transitorio del proyecto fue aprobado por 12 votos a favor y 9 votos en contra. Votaron a favor los Diputados señores Duarte, don Gonzalo; Hales, don Patricio; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Quintana, don Jaime; Robles, don Alberto; Sabag, don Jorge; Súnico, don Raúl; Tuma, don Eugenio, y Vene gas, don Samuel. Votaron en contra los Diputados señores Aedo, don René; Alvarado, don Claudio (2); Álvarez, don Rodrigo; Dittborn,

don Julio; García- Huidobro, don Alejandro; Hernández, don Javier; Uriarte, don Gonzalo, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

El resto del proyecto propuesto por el H. Senado fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Aedo, don René; Alvarado, don Claudio (2); Álvarez, don Rodrigo; Dittborn, don Julio; Duarte, don Gonzalo; García- Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Quintana, don Jaime; Robles, don Alberto; Sabag, don Jorge; Sunico, don Raúl; Tuma, don Eugenio; Uriarte, don Gonzalo; Vene gas, don Samuel, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

Sala de la Comisión, a 18 de agosto de 2009.

(Fdo.): JAVIER ROSSELOT JARAMILLO, Abogado Secretario de la Comisión”.

4. Moción de los diputados señores Escobar, Araya, Girardi, Jiménez, Sule y Valenzuela.

Reforma Constitucional que modifica el artículo 25 de la Constitución Política, en orden a permitir la reelección inmediata del Presidente de la República. (boletín N° 6666 07).

“ANTECEDENTES:

La reforma constitucional del año 2005 introdujo una serie de modificaciones a la Carta Fundamental que, sin duda cambiaron el carácter original es ésta. Una de las modificaciones más relevantes, fue aquella que redujo el mandato presidencial de seis a cuatro años.

Hemos podido apreciar que el hecho de hacer coincidir la elección presidencial y las parlamentarias condiciona exageradamente el trabajo del Ejecutivo, ya que el Presidente de la República dispone de un tiempo limitado para llevar a cabo su programa y debe necesariamente proyectarse en el hecho que le suceda un gobierno afín para desarrollar proyectos de largo plazo.

La solución natural a este problema debiera ser la posibilidad de reelección inmediata del Presidente de la República, tal como ocurre en otras democracias que establecen períodos presidenciales de cuatro años.

Consideramos que, con el objeto de permitir que el Presidente de la República lleve a cabo propuestas de mediano plazo debiera modificarse la Constitución en orden a permitir la reelección por una sola vez. Debemos agregar que la posibilidad de ser reelecto le permite enfrentar la aprobación o rechazo ciudadano.

Por tanto,

Lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República; lo prevenido por la Ley N° 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y lo establecido por el Reglamento de la Cámara de Diputados, vengo en presentar el siguiente proyecto:

REFORMA CONSTITUCIONAL

ARTÍCULO ÚNICO: Modifícase en el inciso segundo del artículo 25 de la Constitución Política la expresión “y no podrá ser reelegido para el período siguiente”, por la siguiente: “y podrá ser reelegido por el período siguiente por una vez.”.

5. Moción de los diputados señores Escobar, Aguiló, Enríquez-Ominami, Jiménez y Sule.

Modifica el artículo 3° de la ley N° 19.418, en el sentido de permitir a las juntas de vecinos y demás organizaciones comunitarias conocer y debatir propuestas de índole política en los casos que indica. (boletín N° 6667 06).

“I ANTECEDENTES

La Constitución Política previene en el artículo primero inciso segundo que: “El Estado reconoce y ampara a los grupos intermedios a través de los cuales se organiza y estructura la sociedad y les garantiza la adecuada autonomía para cumplir sus propios fines específicos.”

Pues bien, uno de esos grupos intermedios son la Juntas de Vecinos y otras organizaciones comunitarias las que han sido reguladas por la ley N° 19.418.

El artículo 42 de la ley establece que las juntas de vecinos tienen por objetivo promover la integración, la participación y el desarrollo de los habitantes de la unidad vecinal. En particular, les corresponderá:

“1.- Representar a los vecinos ante cualesquiera autoridades, instituciones o personas para celebrar o realizar actos, contratos, convenios o gestiones conducentes al desarrollo integral de la unidad vecinal.

2.- Aportar elementos de juicio y proposiciones que sirvan de base a las decisiones municipales.

3.- Gestionar la solución de los asuntos o problemas que afecten a la unidad vecinal, representando las inquietudes e intereses de sus miembros en estas materias, a través de los mecanismos que la ley establezca.

4.- Colaborar con las autoridades comunales, y en particular con las jefaturas de los servicios públicos, en la satisfacción y cautela de los intereses y necesidades básicas de la comunidad vecinal.

5.- Ejecutar, en el ámbito de la unidad vecinal, las iniciativas y obras que crean convenientes, previa información oportuna de la autoridad, de acuerdo con las leyes, reglamentos y ordenanzas correspondientes.

6.- Ejercer el derecho a una plena información sobre los programas y actividades municipales y de servicios públicos que afecten a su comunidad vecinal.

7.- Proponer programas y colaborar con las autoridades en las iniciativas tendientes a la protección del medio ambiente de la comuna y, en especial, de la unidad vecinal.”

A su turno, el artículo 43 encomienda a estas organizaciones las siguientes funciones, con miras al logro de los objetivos ya singularizados.

“1.- Promover la defensa de los derechos constitucionales de las personas, especialmente los derechos humanos, y el desarrollo del espíritu de comunidad, cooperación y respeto a la diversidad y el pluralismo entre los habitantes de la unidad vecinal y, en especial:

a) Promover la creación y el desarrollo de las organizaciones comunitarias funcionales y de las demás instancias contempladas en esta ley, para una amplia participación de los vecinos en el ejercicio de los derechos ciudadanos y el desarrollo de la respectiva unidad vecinal.

b) Impulsar la integración a la vida comunitaria de todos los habitantes de la unidad vecinal y, en especial, de los jóvenes.

c) Estimular la capacitación de los vecinos en general y de los dirigentes en particular, en materias de organización y procedimientos para acceder a los diferentes programas sociales que los beneficien, y otros aspectos necesarios para el cumplimiento de sus fines.

d) Impulsar la creación y la expresión artística, cultural y deportiva, y de los espacios de recreación y encuentro de la comunidad vecinal.

e) Propender a la obtención de los servicios, asesorías equipamiento y demás medios que las organizaciones necesiten para el mejor desarrollo de sus actividades y la solución de los problemas comunes.

f) Emitir su opinión en el proceso de otorgamiento y caducidad de patentes de bebidas alcohólicas y colaborar en la fiscalización del adecuado funcionamiento de los establecimientos en que se expendan.

g) Colaborar con la municipalidad y organismos públicos competentes en la proposición, coordinación, información, difusión y ejecución de medidas tendientes al resguardo de la seguridad ciudadana.

2.- Velar por la integración al desarrollo y el mejoramiento de las condiciones de vida de los sectores más necesitados de la unidad vecinal y, al efecto:

a) Colaborar con la respectiva municipalidad, de acuerdo con las normas de ésta, en la identificación de las personas y grupos familiares que vivan en condiciones de pobreza o se encuentren desempleados en el territorio de la unidad vecinal.

b) En colaboración con el Departamento Municipal pertinente, propender a una efectiva focalización de las políticas sociales hacia las personas y los grupos familiares más afectados.

c) Impulsar planes y proyectos orientados a resolver los problemas sociales más agudos de cada unidad vecinal.

d) Proponer y desarrollar iniciativas que movilicen solidariamente recursos y capacidades locales, y busquen el apoyo de organismos gubernamentales y privados para la consecución de dichos fines.

e) Servir de nexo con las oficinas de colocación existentes en la comuna, en relación con los requerimientos de los sectores cesantes de la población.

3.- Promover el progreso urbanístico y el acceso a un hábitat satisfactorio de los habitantes de la unidad vecinal. Para ello, podrán:

a) Determinar las principales carencias en: vivienda, pavimentación, alcantarillado, ace-ras, iluminación, áreas verdes, espacios deportivos y de recreación, entre otras.

b) Preparar y proponer al municipio y a los servicios públicos que correspondan, proyectos de mejoramiento del hábitat, en los que podrá contemplarse la contribución que los vecinos comprometan para su ejecución en recursos financieros y materiales, trabajo y otros, así como los apoyos que se requieran de los organismos públicos. Estos se presentarán una vez al año.

c) Ser oídas por la autoridad municipal en la elaboración del plan anual de obras comunales.

d) Conocer los proyectos municipales o de los servicios públicos correspondientes que se ejecutarán en la unidad vecinal. e) Colaborar con la municipalidad en la ejecución y coordinación de las acciones inmediatas que se requieran ante situaciones de catástrofe o de emergencia.

4.- Procurar la buena calidad de los servicios a la comunidad, tanto públicos como privados. Para ello, entre otras, podrán:

a) Conocer anualmente los diagnósticos y los programas de los servicios públicos que se presten a los habitantes de su territorio.

b) Conocer anualmente los programas, cobertura y problemas de los servicios privados que reciban aportes públicos y de los servicios de transporte y telecomunicaciones.

c) Ser oídas por la autoridad municipal en la definición de los días, características y lugares en que se establecerán las ferias libres y otros comercios callejeros.

d) Promover y colaborar con las autoridades correspondientes en la observancia de las normas sanitarias y en la ejecución de programas de higiene ambiental, especialmente a través de campañas de educación para la defensa del medio ambiente, entre las que se comprenderán aquellas destinadas al tratamiento de residuos domiciliarios.

e) Velar por la protección del medio ambiente y de los equilibrios ecológicos.

f) Ser autorizadas para emitir certificados de residencia, de acuerdo con las normas establecidas por los organismos que correspondan, para los efectos de esta ley. g) Servir como órganos informativos a la comunidad vecinal sobre materias de utilidad pública.

Como puede apreciarse las funciones y objetivos de estos grupos intermedios tanto en sus relaciones con la autoridad como en sus finalidades son los inspiradores de programas de gobierno comunal, provincial, regional y porque no decirlo nacional. Son estas organizaciones la canalizadoras de los problemas reales de la gente y a priori no resulta razonable dissociar el quehacer de estas organizaciones con el mundo de los valores religiosos y políticos, entre otros.

II. LA PROHIBICIÓN DEL ARTÍCULO 3 DE LA LEY N° 19.418 Y EL DICTAMEN DE CONTRALORÍA.

Para evitar la instrumentalización de estos grupos intermedios por parte de Iglesias y organizaciones de carácter religioso y los partidos políticos, el artículo 3 de la ley establece que: “las juntas de vecinos y las demás organizaciones comunitarias no podrán perseguir fines de lucro y deberán respetar la libertad religiosa y política de sus integrantes, quedando prohibida toda acción proselitista por parte de dichas organizaciones en tales materias.”

Si examinamos el término proselitismo veremos que significa “celoso de obtener prosélitos”. Por su parte, prosélito significa persona convertida a una religión o partidario que se capta para una determinada doctrina, partido o colectividad.

En ese orden de ideas debemos hacer presente que de acuerdo con el dictamen N° 32.289 de 19 de Junio de 2009, ese órgano de Control manifiesta, a raíz de una presentación efectuada por un particular, se ha precisado que considerando que la ley ha vedado expresamente la posibilidad de que las juntas de vecinos participen en actividades político-partidistas, los inmuebles que éstas administran se encuentran igualmente afectos a esa prohibición, resultando, por ende, improcedente que en los mismos se realicen reuniones de esa índole. Se debe hacer presente que aplica el dictamen N° 49.202 del 2008 el que fuera dictado a raíz de una presentación efectuada por el Vicepresidente de la Cámara de Diputados de la época don

Eugenio Tuma, en la que consulta el alcance del oficio circular N° 18.205 del 2008 que impartía instrucciones sobre las elecciones municipales de ese año y consulta en torno a la posibilidad de que los inmuebles que se encuentran destinados a las juntas de vecinos de la respectiva comuna, sean utilizados para realizar reuniones del referido tipo.

Lo que ha hecho la Contraloría es extender la prohibición del artículo tres a los bienes raíces que estén destinados a este tipo de organizaciones. En ese orden de ideas estimamos que Contraloría ha interpretado una norma prohibitiva. Por ende, resulta dable estimar que lo que debe hacerse es modificar la ley permitiendo que estas organizaciones realicen actividades relacionadas con la política, con mayúsculas. Recordemos al respecto que la Constitución Política establece una inhabilidad para ser diputado o senador y que consiste en desempeñar un cargo directivo de naturaleza gremial o vecinal.

En este tema consideramos que el verdadero objetivo de la prohibición del artículo tercero de la ley es cautelar la diversidad y el pluralismo entre los habitantes de la unidad vecinal. Estimamos que si estos principios son respetados, al interior de la organización vecinal, resulta erróneo pretender prohibirle a las juntas de vecinos hablar de temas como política y escuchar planteamientos políticos por parte de partidos políticos u otras organizaciones de similar objetivo, sobre todo en temas sensibles como “con el desarrollo de la comunidad, defender los intereses y velar por los derechos de los vecinos y colaborar con las autoridades del Estado y de las municipalidades.

Creemos que la real democratización de nuestro país viene de la generación de una participación ciudadana, de la apertura al debate de ideas eso no es proselitismo... ..es democracia.

Por tanto,

Lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República; lo prevenido por la Ley N° 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y lo establecido por el Reglamento de la Cámara de Diputados, vengo en presentar el siguiente proyecto:

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO ÚNICO: Agrégase un nuevo inciso segundo al artículo 3 de la ley N° 19.418, pasando el actual inciso segundo a ser tercero y final.

“Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, las Juntas de Vecinos y demás organizaciones comunitarias, podrán conocer, debatir y pronunciarse sobre planteamientos religiosos, políticos y valóricos en la medida que se respete fehacientemente la libertad religiosa y política de sus integrantes, pudiendo usar sus sedes vecinales para tales efectos, por acuerdo adoptado por su Directiva”.”

6. Moción de los diputados señores Girardi, Accorsi, Chahuán, Enríquez Ominami, Escobar, García-Huidobro, Hales, Lobos, Quintana y Venegas, don Mario.

Contempla medidas para prevenir los accidentes del tránsito. (boletín N° 6668 15).

“Honorable Cámara:

Durante el año 2008 murieron en accidentes del tránsito 1782 personas. En lo que va del año 2009, han muerto, también en accidentes del tránsito, 759 personas, es decir, un promedio de más de 4 personas diarias.

Los accidentes de tránsito han pasado a ocupar el primer lugar de causa de muerte de jóvenes en Chile.

Según estadísticas publicadas por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, el año 2008 se produjeron 57.087 accidentes de tránsito, arrojando un total de 55.286 lesionados, 7.488 de los cuales fueron graves. El grueso de estas cifras corresponde a la edad entre 18 y 35 años, lo que marca un alza en la tendencia respecto de los años anteriores.

Los costos económicos relacionados con siniestros de tránsito en el 2008 sumaron más de 284.746 millones de pesos.

De los accidentes ocurridos, la mayor parte corresponden a imprudencias de los conductores, siguiendo desobediencias a señalización, pérdida de control, imprudencias de los peatones, ingesta de alcohol de los conductores, imprudencia de los pasajeros y peatones ebrios, entre las más comunes.

Como se aprecia, los accidentes lejos de originarse en deficiencias de los caminos o problemas técnicos de los automóviles, se producen en su mayor parte por culpa de los propios conductores, cuya imprudencia y desobediencia a las normas de la ley del tránsito, determinan graves consecuencias.

Nuestra legislación en materia del tránsito, más allá de las críticas que se puedan formular por el sistema de sanciones, donde la cancelación es una medida de todo excepcional, siendo aún insuficientes las sanciones establecidas para los conductores que se desempeñan en estado de ebriedad, es deficiente en un aspecto que, a nuestro juicio, reviste la mayor de las importancias como medida de prevención: nos referimos a la fiscalización.

Aunque el Congreso Nacional, en nuestro sistema político, es el órgano legislador por excelencia, tanto senadores como diputados nos encontramos impedidos de proponer modificaciones a la ley en materia de fiscalización, ya que ello necesariamente lleva aparejado gastos y modificaciones a servicios de la administración del Estado; materias reservadas por la Constitución Política a la iniciativa exclusiva de la Presidenta de la República. No obstante ello, este Congreso Nacional aprobó la ley 19.816, publicada en el Diario Oficial el día 7 de agosto de 2002, que introdujo modificaciones a diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito, permitiendo dar curso a denuncias con registros electrónicos comúnmente conocidos como foto-radares.

La ley 19.816, sin embargo, no ha sido utilizada pues hasta la fecha no se ha pronunciado el Reglamento necesario para su aprobación. En efecto, en cuanto nos interesa la ley señala “...podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.” Más adelante agrega “Los equipos de registro de infracciones podrán consistir en películas cinematográficas, fotográficas, fonográficas u otras formas de reproducción de la imagen y del sonido y, en general, en medios aptos para producir fe.” Luego, señala “El reglamento, que se expedirá por interme-

dio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, contemplará los estándares técnicos que tales equipos deberán cumplir en resguardo de su confiabilidad y certeza, y establecerá las condiciones en que han de ser usados para que las imágenes u otros elementos de prueba que de ellos se obtengan puedan servir de base para denunciar infracciones o contravenciones”

A lo anterior su suma la norma del artículo 4 de la ley 18.290 del tránsito, que restringe únicamente a Carabineros de Chile a Inspectores fiscales y municipales la fiscalización de las normas de la ley del tránsito, sin contemplar, como ocurre en otras legislaciones, la posibilidad de fiscalización a través de comisarios civiles, que son personas de una intachable conducta, que pueden fiscalizar infracciones a la ley.

Por su parte, y aunque fue un anuncio del 21 de mayo, no ha ingresado a tramitación el proyecto de ley sobre sistema de licencias con puntaje, sin perjuicio de la moción parlamentaria sobre el respecto Boletín 6539 15 .

Otro aspecto importante, se relaciona con la extrema facilidad con que en Chile las personas obtienen licencias de conducir, tanto profesionales como no profesionales. El índice de rechazo en los departamentos del tránsito, donde son otorgadas las licencias de conducir, es prácticamente nulo, pues salvo casos excepcionales, de personas que han perdido, por ejemplo, campo visual, o están afectados por enfermedades invalidantes, las licencias de conducir son finalmente otorgadas, no obstante tratarse, sobre todo en personas que piden por primera vez el permiso, con escasas destrezas. Contrasta nuestra situación con la de países desarrollados, como España, Francia o Inglaterra, donde la obtención de un permiso para conducir vehículos, supone no sólo tener un perfecto dominio técnico de la conducción, en términos mecánicos y viales, sino además haber acreditado una idoneidad moral, tener capacidad física y por sobre todo psíquica para enfrentar la conducción de un vehículo motorizado.

En los países desarrollados, no obstante que la conducción vial forma parte de la formación general de los estudiantes, de lo que en nuestro país sería la enseñanza básica y media, es muy difícil sortear todos los exámenes que les exigen para poder obtener el permiso para conducir, ya que se trata de pruebas complejas que de algún modo garantizan que una persona que conduzca vehículos, tendrá un cabal y completo conocimiento de las normas que rigen el tránsito, y aún más, tendrá la disposición para acatarlas. Nuevamente contrasta esta situación con la de nuestro país, donde basta realizar un viaje interurbano, para constatar que muy pocas personas, respetan la regla básica de la conducción en carreteras, cual es, conducir por la pista derecha, adelantar por la pista izquierda, y luego volver al carril derecho. Un comportamiento tan básico como éste de la conducción por la pista correspondiente, tiene importantes efectos, o visto desde otra perspectiva, dramáticas consecuencias. Muchas veces, por ignorancia, se sostiene que una causa importante en los accidentes del tránsito lo constituye la velocidad, cuestión absolutamente desmentida por las estadísticas, y por consiguiente errónea. Las principales causas de accidentabilidad en nuestro país, están dadas por la imprudencia temeraria de los conductores y peatones y por la ingesta de drogas y alcohol. El exceso de velocidad tiene por consecuencia que los accidentes -generados por otras causas- generan daños más graves, pero en sí no son causa importante de la accidentabilidad. Entonces, resulta absurdo emprender campañas para que los conductores no sobre pasen los límites de velocidad, sí antes no hay campañas, o mejor aún, políticas estables que eviten el desempeño temerario o bajo los efectos del alcohol, drogas, o incluso de personas que, producto de situaciones circunstanciales, no estén en condiciones de conducir, como puede ocurrir, por ejemplo, con una persona que se encuentra en un estado ansioso, depresivo, o somnoliento

que -naturalmente- afectará su desempeño como conductor. Se supone que una educación vial, de profunda concientización de los riesgos que para la vida conlleva el acto de conducir vehículos, deba ser capaz, por sí sola, de compelir al conductor a desempeñarse responsablemente, absteniéndose de conducir bajo circunstancias adversas, lo que escasamente ocurre en nuestro país.

En suma, la alta tasa de accidentabilidad en el país, se genera, en primer lugar, y de acuerdo con datos estadísticos, por la imprudencia temeraria de los conductores. Es imprudente, de acuerdo con la definición de la palabra, aquella persona que no tiene prudencia, es decir, aquella que carece de cautela, de moderación, de sensatez y buen juicio. No existe ninguna prueba en Chile por medio de la cual poder establecer si una persona es cautelosa, moderada, sensata y de buen juicio, a la hora de otorgarle la licencia de conducir. Son los jueces de Policía Local quienes, conociendo de procesos infraccionales o acciones civiles, con posterioridad a los hechos, los que califican a los conductores como imprudentes; calificación que sólo tiene efectos para medir el quantum de la pena, o la extensión del daño que deben resarcir los conductores que han causado perjuicios materiales, pero sin que dicha calificación tenga alguna importancia para los efectos que ese conductor continúe desempeñándose como tal.

Ahora, la situación es mucho más grave cuando se está frente a un conductor que además de ser imprudente, es al mismo tiempo temerario. En efecto, la imprudencia, cuya conceptualización es de por sí grave, según se ha expuesto, lo es mucho más si a ella se califica como temeraria, que de acuerdo con la definición de la RAE es excesivamente imprudente arrojando peligros, cuestión que tampoco se mide en nuestros exámenes, ni tiene mayores efectos con posterioridad al juicio en que se ha declarado que un conductor se ha desempeñado con imprudencia temeraria.

A modo de ejemplo, es imprudente quien conduce a baja velocidad por la pista izquierda, o a la misma velocidad que lo hace los vehículos de la pista derecha, generando un obstáculo para que los demás vehículos, que van más rápido, puedan adelantar por la pista izquierda. Es evidente que el conductor que se comporta de esta manera es una persona poco criteriosa, falta de cautela, de sensatez y en fin, de buen juicio. A su turno, temerario, y para seguir con el mismo ejemplo, será el conductor que adelanta por la derecha o se coloca a corta distancia detrás del vehículo que obstaculiza el paso. Este mismo ejemplo es muy provechoso para ilustrar el riesgo que puede generar una conducta aparentemente inocua, como es conducir a baja velocidad, por el carril inadecuado, considerando que quien conduce es, a fin de cuentas, un ser humano, con todas las complejidades que ello significa.

Como lo anotábamos más arriba, producto del régimen político y constitucional chileno, los parlamentarios tenemos una acotada iniciativa en materia de proyectos de ley, lo que nos impide proponer una serie de modificaciones que estimamos necesarias para evitar los accidentes del tránsito, frente a ello, y sin perjuicio de lo que en definitiva podremos proponer, estamos convencidos que las medidas integrales pasan por los siguientes puntos, que a nuestro juicio debieran erigirse como el catálogo del tránsito:

1. Educar.- la primera y más importante labor del Estado en materia del tránsito la constituye la educación temprana. Desde kinder hasta 4to medio, de manera que nuestros jóvenes al egresar de la enseñanza media, tengan una madura noción de lo que significa ser peatones y conducir vehículos motorizados, con plena conciencia de los riesgos mortales e invalidantes que el comportamiento vial conlleva, sobre todo las consecuencias que se derivan de la conducción bajo la influencia del alcohol o drogas

2. Prevenir.- la segunda de las labores importantes en materia del tránsito, lo constituye la prevención, concebida como aquellas medidas, distintas de las educativas, destinadas a prevenir los accidentes del tránsito, como por ejemplo, la aplicación del alcohol test preventivo en todos los lugares, horas y situaciones de riesgo: discoteques, pubs, fiestas masivas etc.; asimismo, la instalación de los denominados “lomos de toro” en lugares estratégicos, como colegios y hospitales ayudarían a disminuir la velocidad.

3. Autorizar.- el Estado de Chile sólo puede autorizar para conducir vehículos motorizados a personas que aprueben satisfactoriamente rigurosos exámenes de conocimientos, destrezas y condiciones físicas y psíquicas.

4. Fiscalizar.- en cuarto termino, el Estado no puede dejar de fiscalizar continuamente, donde juegan un rol fundamental las nuevas tecnologías y, especialmente, el sistema de cámaras y foto-radares.

5. Sancionar.- luego, en cuarto lugar, y constatadas las infracciones, es preciso que el régimen sancionatorio sea real y efectivo. Las multas pecuniarias han demostrado su total ineficacia, pues las personas pagan y luego vuelven a incurrir en las mismas infracciones, considerando –además- la baja probabilidad de ser nuevamente sorprendidas cometiendo infracciones. En este sentido cobra especial importancia el establecimiento en Chile del sistema de licencias de conducir con puntaje, de manera que en la medida que se vayan perdiendo puntos, el conductor quede impedido de conducir vehículos, permitiendo por otra parte recuperar los puntos perdidos con la asistencia a programas de reinserción en los términos establecido en el número siguiente.

6. Reinsertar.- la sanción como consecuencia gravosa que impone la ley a la vulneración de una norma del tránsito, no constituye más que la retribución al infractor, de manera que se hace imprescindible contemplar en la legislación un sistema que tenga por finalidad reinsertar al infractor, sometiéndolo a cursos que deba aprobar para poder volver a conducir vehículos motorizados después de haber sido sancionado.

7. Restringir.- el otorgamiento de permisos de conducir, debe ser restringido únicamente a personas que prueben poseer las aptitudes, capacidades, conocimientos y una condición psíquica y mental que les permita enfrentar el tránsito vial, en calidad de conductores, sin el menor temor a que puedan desempeñarse de manera imprudente ni mucho menos temeraria, bajo la premisa que manejar no es conducir.

8. Uniformar.- es sexto lugar es importante que, a nivel nacional, se apliquen los mismos criterios tanto para el otorgamiento de permisos de conducir, como para la aplicación de sanciones, pues sabido es que ciertas comunas, con tal de obtener mayores recursos, otorgan, con extremas facilidades, los permisos que en otras es mas complejo de obtener.

9. Excluir.- es importante que exista un sistema de sanciones especial y diferenciados para quien sea sorprendido manejando en estado de ebriedad, el que debiera ser sancionado con 1 año de suspensión de su licencia y 5 años o más de suspensión si es protagonista de accidente con resultado de muerte. También establecer sanciones para los conductores que manejen bajo los efectos de las drogas, de manera que esas personas queden permanentemente impedidas de obtener permisos para conducir vehículos motorizados.

10. Informar y propagar.- finalmente, es también una cuestión de la máxima importancia, contemplar medidas de manera que en las carreteras, rutas, caminos y calles, se eduque e informe, de manera permanente a los conductores y transeúntes acerca de sistema vial. En gran medida esta información y propaganda es incompatible con aquella de carácter comercial, electoral, o de cualquier otra naturaleza, sin perjuicio de la mención de la persona o em-

presa que financie la propaganda educativa o informativa, cuestión que en nuestro proyecto se autoriza expresamente.

Ahora bien, este catálogo de principios en materia del tránsito, contempla grandes temas, cuyo desarrollo, por las restricciones de iniciativa legal ya referidas, sólo podemos proponer en parte.

Hemos propuesto que este proyecto sea de ley orgánica constitucional, pues no sólo estamos seguros que contará con un apoyo unánime por parte de ambas Cámaras, sino porque nos parece que un tema como este, debe encontrarse regulado por normas de un rango superior, que impongan al Estado de Chile deberes concretos para prevenir los accidentes del tránsito, pues aún cuando han existido iniciativas del ejecutivo en tal sentido, como la creación de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, se trata simplemente de buenas voluntades de los gobiernos de turno, pero no de políticas permanentes que ayuden de un modo real a disminuir los accidentes del tránsito, y junto a ellos, cuando no de las muertes, si de invalidantes consecuencias.

Por lo tanto,

Los diputados que suscriben vienen en someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Es deber del Estado de Chile

1. Contemplar en los planes de la educación obligatoria, nociones relativas al consumo de alcohol y su incompatibilidad con la conducción de vehículos; asignaturas de educación vial y cursos de conducción de vehículos motorizados. Estos cursos no reemplazarán aquellos exigidos para la obtención de licencias de conducir de acuerdo con las disposiciones de la ley 18.290 del tránsito.

2. Implementar medidas destinadas a prevenir los accidentes del tránsito, como por ejemplo alcotest preventivo en lugares de riesgo.

3. Autorizar para conducir vehículos motorizados a personas que aprueben satisfactoriamente rigurosos exámenes de conocimientos, destrezas y condiciones físicas y psíquicas.

4. Fiscalizar, sin distinción, de manera continua y utilizando todos los medios tecnológicos, así como foto-radares, el cumplimiento de las normas del tránsito, incluyendo sanciones a conductores y peatones.

5. Establecer un sistema de infracciones real y efectivo, de manera que la vulneración de las normas de la ley del tránsito sean castigadas, restando puntaje de las licencias, de acuerdo con las tablas que la ley debe señalar

6. Restringir el otorgamiento de permisos de conducir a personas que prueben poseer las aptitudes, capacidades, conocimientos y una condición psíquica y mental que les permita enfrentar el tránsito vial

7. Reinsertar, mediante cursos especiales, dirigidos a los infractores de la ley del tránsito, de manera que no puedan otorgarse nuevos permisos, sin la previa aprobación satisfactoria de los cursos.

8. Diseñar un sistema único para el otorgamiento de permisos de conducir y para la aplicación de sanciones

9. Establecer un sistema de sanciones especial y diferenciado para quien sea sorprendido manejando en estado de ebriedad, o bajo los efectos de las drogas, imponiendo a los infractores la sanción que impida obtener nuevos permisos para conducir vehículos motorizados. Suspensión transitoria no menor a un año o permanente.

10. Informar y propagar, por carreteras, rutas, caminos y calles, educación e información permanente en materia del tránsito, prohibiendo la propaganda comercial, electoral, o de cualquier otra naturaleza, sin perjuicio de la mención de la persona o empresa que financie la propaganda educativa o informativa”.