REPÚBLICA DE CHILE

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 361ª

Sesión 48ª, en miércoles 14 de agosto de 2013

Ordinaria

(De 16:18 a 19:25)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES JORGE PIZARRO SOTO, PRESIDENTE, Y JOSÉ ANTONIO GÓMEZ URRUTIA, VICEPRESIDENTE

SECRETARIOS, LOS SEÑORES MARIO LABBÉ ARANEDA, TITULAR, Y JOSÉ LUIS ALLIENDE LEIVA, SUBROGANTE

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

		Pág.
I.	ASISTENCIA	2321
II.	APERTURA DE LA SESIÓN	2321
III.	TRAMITACIÓN DE ACTAS	2321
IV.	CUENTA	2321

V. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en trámite de Comisión Mixta, que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual (9037-05) (se aprueba el informe de la Comisión Mixta)..... 2326

Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y estableciendo el fondo de apoyo regional (8289-15) (se aprueba en general y en particular)..... 2333

Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que sanciona la comercialización del hilo "curado" (8576-11) (se aprueba en particular)..... 2360

VI. INCIDENTES:

Peticiones de oficios (se anuncia su envío)..... 2364

Solicitud de información sobre avance en construcción de camino entre caleta Pichanco y caleta La Arena. Oficio (observaciones del Senador señor Kuschel)..... 2365

Financiamiento para programa de implementación de Centro de Diagnóstico Colonoscópico en Segunda Región. Oficios (observaciones del Senador señor Cantero)..... 2365

Inadecuada protección de intereses chilenos respecto a Complejo Científico y Tecnológico de Chajnantor. Reiteración de oficio (observaciones del Senador señor Cantero)..... 2366

DOCUMENTOS DE LA CUENTA *(Véanse en www.senado.cl):*

1.– Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica algunos aspectos previsionales de las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y Gendarmería de Chile (8643-02).

2.– Certificado de la Comisión de Salud, recaído en el proyecto de ley, en tercer trámite constitucional, que modifica el Código Sanitario en materia de regulación referente a farmacias (6523-11, 6037-11, 6331-11 y 6858-11, refundidos).

3.– Informe de la Comisión de Minería y Energía, recaído en el proyecto de ley, en tercer trámite constitucional, que propicia la ampliación de la matriz energética mediante fuentes renovables no convencionales (7201-08).

4.– Informe de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que pone término a la existencia legal de la Empresa de Abastecimiento de Zonas Aisladas (EMAZA) (8786-27).

5.– Informe de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que crea la Agencia Nacional de Acreditación y establece un nuevo sistema de acreditación de las instituciones de educación superior (8774-04).

6.– Informe de la Comisión de Agricultura, recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que regula derechos sobre obtenciones vegetales y deroga la ley N° 19.342 (6355-01).

7.– Informe de la Comisión de Economía, recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el decreto con fuerza de ley N° 5, de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley General de Cooperativas (8132-26).

8.– Informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, recaído en la consulta de la Sala del Senado relativa a la admisibilidad del proyecto, en segundo trámite constitucional, que renueva la vigencia de la ley N° 19.648, de 1999, sobre acceso a la titularidad de los docentes a contrata en los establecimientos públicos subvencionados (8784-04).

9.– Moción de los Senadores señores Chahuán, Bianchi, Cantero, García y Tuma, con la que se da inicio a un proyecto que modifica el decreto con fuerza de ley N° 3.063, sobre rentas municipales, en materia de patentes para operar máquinas de destreza o entretenimiento (9068-06).

10.– Moción de los Senadores señoras Allende y Alvear, y señores Espina, Larraín Fernández y Walker (don Patricio), con la que inician un proyecto de reforma constitucional que regula el ejercicio del sufragio de los ciudadanos que se encuentran fuera del país (9069-07).

11.– Moción de los Senadores señores Bianchi, Cantero, Chahuán, Horvath y Letelier, con la que se inicia un proyecto que modifica la Ley de Tránsito en materia de otorgamiento de licencias de conducir a personas afectadas por alteraciones síquicas o físicas (9067-15).

12.– Proyecto de acuerdo de los Senadores señores Chahuán, Bianchi, García-Huidobro, Horvath, Larraín Fernández y Sabag, con el que solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República que remita una iniciativa legal para integrar a la dotación de la Defensoría Penal Pública, en calidad de funcionarios de planta o a contrata, a los noventa y cuatro profesionales que prestan servicios a honorarios en la Unidad de Defensa Penal de dicho organismo (S 1596-12).

13.– Proyecto de acuerdo de los Senadores señor Sabag, señora Alvear y señores Chahuán, Horvath, Pérez Varela, Prokurica, Tuma y Zaldívar, con el que solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República estudiar la factibilidad de un sistema de seguro para los futbolistas *amateurs* inscritos en las ligas deportivas del país y la creación de un registro especial (S 1597-12).

14.– Proyecto de acuerdo de los Senadores señor Sabag, señora Alvear y señores Chahuán, Horvath, Pérez Varela, Prokurica, Tuma y Zaldívar, con el que solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República otorgar rango de Ministerio al Servicio Nacional de la Discapacidad e instruir al señor Ministro de Desarrollo Social para que mejore la coordinación de las instituciones públicas y privadas que atienden las necesidades de los discapacitados (S 1598-12).

15.– Proyecto de acuerdo de los Senadores señor Sabag, señora Alvear y señores Chahuán, Horvath, Pérez Varela, Prokurica, Tuma y Zaldívar, con el que solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República disponer los estudios para el otorgamiento de una pensión no contributiva a los voluntarios que han prestado servicios por más de cincuenta años al Cuerpo de Bomberos de Chile (S 1599-12).

16.– Segundo informe de la Comisión de Salud, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que sanciona la comercialización del hilo curado (8576-11).

17.– Informe de la Comisión Mixta, recaído en el proyecto de ley que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual (9037-05).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

—Allende Bussi, Isabel
—Bianchi Chelech, Carlos
—Cantero Ojeda, Carlos
—Chahuán Chahuán, Francisco
—Coloma Correa, Juan Antonio
—Escalona Medina, Camilo
—Espina Otero, Alberto
—Frei Ruiz-Tagle, Eduardo
—García Ruminot, José
—García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro
—Girardi Lavín, Guido
—Gómez Urrutia, José Antonio
—Horvath Kiss, Antonio
—Kuschel Silva, Carlos
—Lagos Weber, Ricardo
—Larraín Fernández, Hernán
—Larraín Peña, Carlos
—Letelier Morel, Juan Pablo
—Muñoz Aburto, Pedro
—Novoa Vásquez, Jovino
—Orpis Bouchón, Jaime
—Pérez San Martín, Lily
—Pérez Varela, Víctor
—Pizarro Soto, Jorge
—Prokurica Prokurica, Baldo
—Quintana Leal, Jaime
—Rincón González, Ximena
—Rossi Ciocca, Fulvio
—Ruiz-Esquide Jara, Mariano
—Sabag Castillo, Hosaín
—Tuma Zedan, Eugenio
—Uriarte Herrera, Gonzalo
—Von Baer Jahn, Ena
—Walker Prieto, Ignacio
—Walker Prieto, Patricio
—Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los Ministros de Hacienda, señor Felipe Larraín Bascuñán; Secretario General de la Presidencia, señor Cristián Larroulet Vignau, y de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Errázuriz Domínguez.

Actuó de Secretario el señor Mario Labbé Araneda, y de Prosecretario, el señor José Luis Alliende Leiva.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:18, en presencia de 17 señores Senadores.

El señor PIZARRO (Presidente).– En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor PIZARRO (Presidente).– Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 44ª, especial, y 45ª, ordinaria, en 6 de agosto, y 46ª, ordinaria, en 7 de agosto, todas del año en curso, que no han sido observadas.

IV. CUENTA

El señor PIZARRO (Presidente).– Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor ALLIENDE (Prosecretario).– Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Mensajes

Tres de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con el primero retira la urgencia para la tramitación del proyecto que modifica la Ley General de Servicios Eléctricos con el fin de promover la interconexión de sistemas eléctricos independientes (boletín N° 9.022-08).

—Se tiene presente el retiro y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Con el segundo retira la urgencia y la hace presente nuevamente, en el carácter de "suma", respecto de los asuntos que se enuncian a continuación:

1.– Proyecto sobre fomento forestal, que modifica y extiende los incentivos a la forestación establecidos en el decreto ley N° 701 (boletín N° 8.603-01).

2.– Proyecto de ley que otorga a los funcionarios del Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP) condiciones especiales para la bonificación por retiro voluntario, durante el período que indica, y otros incentivos al retiro (boletín Nº 8.815-01).

3.– Proyecto de ley sobre interés máximo convencional (boletines Nos. 7.786-03, 7.932-03 y 7.890-03 refundidos).

4.– Proyecto de ley que adapta normas laborales al ámbito del turismo (boletín Nº 8.770-23).

5.– Proyecto de ley que pone término a la existencia legal de la Empresa de Abastecimiento de Zonas Aisladas (Emaza) (boletín Nº 8.786-27).

6.– Proyecto de ley que crea un sistema de financiamiento para la educación superior (boletín Nº 8.369-04).

7.– Proyecto de ley que crea la Agencia Nacional de Acreditación y establece un nuevo sistema de acreditación de las instituciones de educación superior (boletín Nº 8.774-04).

8.– Proyecto de ley que crea la autorización de funcionamiento de jardines infantiles (boletín Nº 8.859-04).

9.– Proyecto de ley que establece un sistema de supervisión basado en riesgo para las compañías de seguro (boletín Nº 7.958-05).

10.– Proyecto de ley sobre administración de fondos de terceros y carteras individuales y que deroga los cuerpos legales que indica (boletín Nº 7.966-05).

11.– Proyecto que modifica la Ley Orgánica de Tribunales Tributarios y Aduaneros, en materia de plantas (boletín Nº 8.662-05).

12.– Proyecto de ley que introduce modificaciones a la legislación tributaria, en materia de factura electrónica, y dispone otras medidas que indica (boletín Nº 8.874-05).

13.– Proyecto de ley sobre probidad en la función pública (boletín Nº 7.616-06).

14.– Proyecto que modifica la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado (boletín Nº 7.686-07).

15- Proyecto de ley respecto de comunicación de órdenes de apremio en juicios de alimentos (boletín N° 7.765-07).

16.– Proyecto de ley que fortalece el resguardo del orden público (boletín Nº 7.975-25).

17.– Proyecto que crea la Subsecretaría de Derechos Humanos y establece adecuaciones en la Ley Orgánica del Ministerio de Justicia (boletín Nº 8.207-07).

18.– Proyecto de ley que autoriza la publicación en medios electrónicos de actos que deban ser publicados en periódicos de circulación nacional, regional o local (boletín Nº 8.314-07).

19.– Proyecto que modifica la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma, y otros textos legales que indica (boletín N° 8.466-07).

20.– Proyecto de ley que modifica los estatutos de la prisión preventiva y de la suspensión de la ejecución de la pena en el caso de la conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas con resultado de lesión o muerte (boletín N° 8.809-07).

21.– Proyecto de ley que modifica el Código Procesal Penal con el fin de reforzar la protección de las víctimas, mejorar la función del Ministerio Público y fortalecer la acción policial y la operatividad del sistema de justicia penal (boletín N° 8.810-07).

22.– Proyecto de reforma constitucional que establece la obligatoriedad del segundo nivel de transición y crea un sistema de financiamiento gratuito a partir del nivel medio mayor (boletín Nº 8.997-07).

23.– Proyecto que modifica la ley N° 18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, para establecer la medida de control preventivo de identidad (boletín N° 9.036-07).

24.– Proyecto de ley que crea y destina recursos para el Fondo de Desarrollo del Norte y de las Comunas Mineras de Chile (boletín N° 8.272-08).

25.– Proyecto de ley que implementa la Convención de La Haya que suprime la exigencia de legalización de documentos públi-

cos extranjeros (Convención de la Apostilla), adoptada el 5 de octubre de 1961 en La Haya, Países Bajos (boletín Nº 8.556-10).

26.– Proyecto de ley que modifica el Código Sanitario, en materia de regulación referente a farmacias (boletines Nos. 6.523-11, 6.037-11, 6.331-11 y 6.858-11, refundidos).

27.– Proyecto de ley que crea los hospitales clínicos que indica en la Región Metropolitana (boletín Nº 8.618-11).

28.– Proyecto de ley que modifica la jornada, descanso y composición de la remuneración de los trabajadores de casa particular, y prohíbe el uso de uniforme a trabajadoras de casa particular (boletines Nos. 8.292-13, 7.807-13 y 7.675-13, refundidos).

29.– Proyecto que modifica los artículos 88 y 89 de la ley N° 20.255, en relación con el régimen del seguro social contra riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales aplicable a los afiliados independientes y voluntarios del nuevo sistema de pensiones (boletín Nº 8.936-13).

30.– Proyecto que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción (boletín N° 8.493-14).

31.– Proyecto que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en materia de afectaciones de utilidad pública de los planes reguladores (boletín Nº 8.828-14).

32.– Proyecto de ley que permite la introducción de la televisión digital terrestre (boletín N° 6.190-19).

33.– Proyecto que modifica el decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, y sus modificaciones posteriores, en lo referente a los artículos 196 y 197, sobre el delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de lesiones gravísimas o de muerte (boletín Nº 8.813-15).

Con el último retira la urgencia y la hace presente nuevamente, calificándola de "simple", respecto de los siguientes asuntos:

1.– Proyecto que modifica la ley N° 18.700, Orgánica Constitucional sobre Votaciones Populares y Escrutinios, con el objeto de sustituir el sistema electoral aplicable a la elección de parlamentarios (boletín N° 9.030-07).

2.– Proyecto de reforma constitucional, en materia de reelección y vacancia de parlamentarios (boletín N° 9.031-07).

—Se tienen presentes las calificaciones y se manda agregar los documentos a sus antecedentes.

Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero comunica que dio su aprobación al informe de Comisión Mixta, constituida esta en conformidad a lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, que propone la manera de resolver la dificultad suscitada durante la tramitación del proyecto que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual (boletín N° 9.037-05) (con urgencia calificada de "discusión inmediata").

—Queda para tabla.

Con el segundo informa que aprobó el proyecto de ley que modifica algunos aspectos previsionales de Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y Gendarmería de Chile (boletín Nº 8.643-02) (con urgencia calificada de "suma").

—Pasa a la Comisión de Defensa Nacional, y a la de Hacienda, en su caso.

Certificado

De la Comisión de Salud, recaído en el proyecto de ley, en tercer trámite constitucional, que modifica el Código Sanitario, en materia de regulación referente a farmacias (boletines Nos. 6.523-11, 6.037-11, 6.331-11 y 6.858-11, refundidos) (con urgencia calificada de "suma").

—Queda para tabla.

Informes

De la Comisión de Minería y Energía, recaído en el proyecto de ley, en tercer trámite constitucional, que propicia la ampliación de la matriz energética mediante fuentes renovables no convencionales (boletín N° 7.201-08).

De la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que pone término a la existencia legal de la Empresa de Abastecimiento de Zonas Aisladas (Emaza) (boletín Nº 8.786-27) (con urgencia calificada de "suma").

De la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que crea la Agencia Nacional de Acreditación y establece un nuevo sistema de acreditación de las instituciones de educación superior (boletín Nº 8.774-04) (con urgencia calificada de "suma").

De la Comisión de Agricultura, recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que regula derechos sobre obtenciones vegetales y deroga la ley N° 19.342 (boletín N° 6.355-01).

De la Comisión de Economía, recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el decreto con fuerza de ley N° 5, de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, ordenamiento que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley General de Cooperativas (boletín Nº 8.132-26).

De la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, recaído en la consulta de la Sala del Senado relativa a la admisibilidad del proyecto, en segundo trámite constitucional, que renueva la vigencia de la ley N° 19.648, de 1999, sobre acceso a titularidad de los docentes a contrata en establecimientos públicos subvencionados (boletín Nº 8.784-04).

—Quedan para tabla.

Mociones

De los Honorables señores Chahuán, Bianchi, Cantero, García y Tuma, con la que se da inicio a un proyecto que modifica el decreto ley Nº 3.063, sobre rentas municipales, en materia de patentes para operar máquinas de destreza o entretenimiento (boletín Nº 9.068-06).

—Pasa a la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización.

De los Honorables señoras Allende y Alvear, y señores Espina, Larraín Fernández y Walker, don Patricio, con la que inician un proyecto de reforma constitucional que regula el ejercicio del sufragio de los ciudadanos que se encuentran fuera del país (boletín Nº 9.069-07).

—Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

De los Honorables señores Bianchi, Cantero, Chahuán, Horvath y Letelier, con la que se inicia un proyecto que modifica la Ley de Tránsito, en materia de otorgamiento de licencias de conducir a personas afectadas por alteraciones síquicas o físicas (boletín Nº 9.067-15).

—Pasa a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Proyectos de acuerdo

De los Honorables señores Chahuán, Bianchi, García-Huidobro, Horvath, Larraín Fernández y Sabag, con el que solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República que remita una iniciativa legal para integrar a la dotación de la Defensoría Penal Pública, en calidad de funcionarios de planta o a contrata, a los noventa y cuatro profesionales que prestan servicios a honorarios en la Unidad de Defensa Penal de dicho organismo (boletín Nº S 1.596-12).

Tres de los Honorables señor Sabag, señora Alvear y señores Chahuán, Horvath, Pérez Varela, Prokurica, Tuma y Zaldívar, con los que formulan peticiones a Su Excelencia el Presidente de la República sobre las siguientes

materias:

1.– Estudiar la factibilidad de un sistema de seguro para los futbolistas aficionados inscritos en las ligas deportivas del país y la creación de un registro especial (boletín Nº S 1.597-12).

2.– Otorgar rango de Ministerio al Servicio Nacional de la Discapacidad e instruir al señor Ministro de Desarrollo Social para que mejore la coordinación de instituciones públicas y privadas que atienden necesidades de los discapacitados (boletín Nº S 1.598-12.

3.– Disponer estudios para el otorgamiento de una pensión no contributiva a los voluntarios que han prestado servicios por más de cincuenta años al Cuerpo de Bomberos de Chile (boletín Nº S 1.599-12).

—Quedan para el Tiempo de Votaciones de la sesión ordinaria respectiva.

El señor ALLIENDE (Prosecretario).– En este momento han llegado a la Mesa los siguientes documentos:

Mensaje

De Su Excelencia el Presidente de la República, con el que retira la urgencia y la hace presente nuevamente, en el carácter de "suma", para la tramitación del proyecto que modifica la ley N° 18.450 con el fin de fomentar la inversión privada en obras de riego o drenaje comprendidas en proyectos integrales y de uso múltiple cuyo costo supere 30 mil unidades de fomento (boletín Nº 8.771-01).

—Se tiene presente la calificación y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Informe

Segundo informe de la Comisión de Salud, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que sanciona la comercialización del hilo "curado" (boletín N° 8.576-11).

—Queda para tabla.

El señor PIZARRO (Presidente).– Terminada la Cuenta.

Solicito el acuerdo de la Sala para tratar en el primer lugar del Orden del Día el informe de Comisión Mixta sobre el proyecto de ley que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual.

El señor PROKURICA.– No hay problema.

El señor PIZARRO (Presidente).– Luego se discutirá la iniciativa que incrementa el subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros.

Por su parte, la Comisión de Salud ha pedido que se vea el proyecto tendiente a sancionar la comercialización del hilo "curado". La época en que tiene más implicancia esa actividad es la de septiembre, mes de la patria, y lo lógico es ocuparnos en ese asunto en el día de hoy.

Si no hay objeciones, se procederá en esos términos.

—**Así se acuerda.**

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Patricio Walker.

El señor WALKER (don Patricio).– Señor Presidente, la Comisión de Constitución solicita que se abra un plazo de una hora para que se presente una indicación al denominado "proyecto de ley Emilia" y sea votada a las 17, de modo que también le pide a la Mesa recabar la autorización para sesionar en forma simultánea con la Sala de 17 a 17:30.

El señor PIZARRO (Presidente).– Si no hay oposición, se accederá.

—**Así se acuerda.**

El señor PIZARRO (Presidente).– Aprovecho de saludar a las alumnas del 4° Medio G del Liceo Carmela Carvajal de Prat, de Santiago.

—**(Aplausos en la Sala y en tribunas).**

Bienvenidas, chiquillas. Les agradezco la visita.

¡Y, ante su fama, no se vayan a tomar las tribunas, por favor…!

El señor PIZARRO (Presidente).– Puede intervenir el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.– Señor Presidente, la Comisión de Economía ha concordado en la necesidad de solicitar a la Mesa que recabe la unanimidad de la Sala para que ese órgano técnico pueda ver en general y en particular el proyecto que crea una nueva institucionalidad del sistema estadístico nacional.

El señor PIZARRO (Presidente).– No hay acuerdo, Su Señoría.

V. ORDEN DEL DÍA

REAJUSTE DE MONTO DE INGRESO MÍNIMO MENSUAL. INFORME DE COMISIÓN MIXTA

El señor PIZARRO (Presidente).– Corresponde tratar el informe de Comisión Mixta recaído en el proyecto de ley que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

—Los antecedentes sobre el proyecto (9037-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 44ª, en 6 de agosto de 2013.

En trámite de Comisión Mixta, sesión 47ª, en 13 de agosto de 2013.

Informes de Comisión:

Certificado de Comisión de Hacienda: sesión 46ª, en 7 de agosto de 2013.

Mixta: sesión 48ª, en 14 de agosto de 2013.

Discusión:

Sesión 46ª, en 7 de agosto de 2013 (se declara inadmisible el articulado y pasa a Comisión Mixta.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– La divergencia suscitada entre ambas ramas del Congreso deriva de la declaración de inadmisibilidad por parte del Senado, en el segundo trámite constitucional, del articulado del proyecto que despachó la Cámara de Diputados.

La Comisión Mixta deja constancia de que el Ejecutivo formuló una propuesta con miras a resolver la dificultad, la que fue aprobada con los votos de los Senadores señores Escalona, Kuschel, Lagos, Novoa y Zaldívar y los Diputados señores Auth, Pérez Lahsen, Recondo y Silva, y el voto en contra del Diputado señor Ortiz.

La otra rama del Congreso, en sesión del día de hoy, aprobó la proposición de la Comisión Mixta.

Esta última recomendación figura en la cuarta columna del boletín comparado que Sus Señorías tienen en sus escritorios.

El señor PIZARRO (Presidente).– En discusión el informe.

Tiene la palabra al Senador señor Zaldívar, Presidente de la Comisión de Hacienda.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).– Señor Presidente, efectivamente, en la Comisión Mixta, que me tocó presidir, se llegó a un acuerdo, como aquí se ha consignado, y su informe ya se aprobó en la Cámara de Diputados, por lo que nos corresponde pronunciarnos a nosotros.

Si bien lo logrado no es lo óptimo que podríamos pedirle al Gobierno, se llegó a un ingreso mínimo de 210 mil pesos, y, en materia de asignación familiar, se aumentó el primer tramo a 8 mil 626 por carga, no así el segundo ni el tercero.

Además, acogiéndose lo que habíamos resuelto en el Senado, se hizo efectivo el pago retroactivo de la asignación, mas no el del ingreso mínimo.

La votación en la Comisión Mixta fue de 9 votos contra uno, del Diputado señor José

Miguel Ortiz.

En lo personal, creo que es lo óptimo que podíamos lograr. Eso no quiere decir que hayamos llegado realmente a lo que se debiera entender por ingreso mínimo en el sentido de ser lo que corresponde a la exigencia de recursos de una familia para poder subsistir con una mínima dignidad. No se halla entre nuestras posibilidades la obtención de una mayor entrada para ese efecto. Ello es materia propia del Ejecutivo, que ha creído que lo que tiene que ofrecer es lo que hoy día entrega como proyecto de ley para que nos pronunciemos en la Sala.

Insisto e insistiré en la importancia de que en un tiempo próximo podamos tener dos cuestiones resueltas. La primera de ellas es un sistema de regulación del ingreso mínimo de acuerdo con parámetros que pueda determinar una legislación, pero sin que todos los años estemos discutiendo por mil o dos mil pesos. La idea es que realmente se opere sobre la base de un mecanismo que, con indicadores serios, permita determinar lo que el país puede pagar por este concepto a sus trabajadores.

En segundo término, si bien puede ser algo personal, voy a seguir haciendo hincapié en que es preciso distinguir entre el ingreso mínimo individual o de una pareja sin hijos y el de otra con dos o tres cargas, que es más o menos la familia tipo. Con 210 mil pesos, a lo mejor una persona sola o en pareja puede subsistir con cierta dignidad; pero ya con tres miembros una familia llega al margen, y con cuatro se encuentra fuera de la posibilidad de lograrlo.

Esa fue la razón por la cual le expuse al señor Ministro de Hacienda -y vuelvo a hacerlo, pero no por ser majadero- que tendríamos que haber llevado la asignación familiar del primer tramo a 15 mil pesos y la del segundo a 10 mil, lo que habría permitido diferenciar entre el ingreso mínimo individual de 210 mil pesos y un ingreso mínimo familiar del orden de 250 mil.

Lo anterior representaba un costo de 75 millones de dólares, que perfectamente podría ser financiado con el proyecto de ley sobre factura electrónica que ya estamos conociendo en la Comisión de Hacienda y cuyo rendimiento estimado, en 2014 o 2015, es de 600 millones de dólares. Pero en esa misma iniciativa -y se lo he planteado también al titular de la Carteraviene una rebaja de 0,4 a 0,2 por ciento en el impuesto de timbres y estampillas, lo que importa para el Estado un menor ingreso de 200 millones de dólares.

La pregunta que le hago nuevamente al Gobierno es qué resulta preferible: otorgarles dicha rebaja a quienes van a obtener hoy día un crédito, que a menudo son los que consiguen una mayor cantidad y respecto de los cuales a lo mejor la medida se puede justificar -no son pequeños ni microempresarios, como muchas veces se señala, y es posible que la cuestión diga relación con su número-, o destinar, no 200 millones de dólares, sino 75 millones a una asignación familiar de 15 mil pesos para el primer tramo y de 10 mil para el segundo.

El Senador que habla, por lo menos, no se hubiera equivocado: habría optado por no proponer la rebaja y por darle a la familia chilena un ingreso familiar mayor que aquel que hoy día le otorgamos en virtud de la ley en proyecto.

Por todas esas razones, voy a votar a favor, ya que no tenemos otras posibilidades y creemos que el país no puede seguir esperando si se pierde nuevamente un mes en el pago de un monto del nivel que hoy día aprobamos.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO (Presidente).– En votación.

—**(Durante la votación).**

El señor PIZARRO (Presidente).– Puede intervenir el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.– Señor Presidente, por supuesto que voy a votar a favor de la proposición que nos hace la Comisión Mixta de reajustar a 210 mil pesos el monto del ingreso mínimo, a contar del 1° de agosto en curso.

Deseo reconocer, en primer lugar, la serie-

dad y responsabilidad con que actuó el Senado en la sesión en que se trató este mismo proyecto de ley y se resolvió por unanimidad declarar inadmisible la disposición de la Cámara de Diputados que hacía retroactivo el reajuste al 1° de julio recién pasado.

Creo que, más allá de entrar a la discusión de mérito -porque, por supuesto, todos hubiésemos deseado un acuerdo sobre el reajuste del ingreso mínimo mucho antes de esta fecha-, resulta evidente que la norma constitucional no permite al Congreso iniciativa en materia de fijación de salario mínimo.

Quiero recordar el número 4º del artículo 65, sobre formación de la ley, de la Carta Fundamental, que señala como atribución exclusiva del Presidente de la República, en lo que respecta a este proyecto, "fijar las remuneraciones mínimas de los trabajadores del sector privado, aumentar obligatoriamente sus remuneraciones y demás beneficios económicos o alterar las bases que sirvan para determinarlos".

Era tan manifiesta la inconstitucionalidad de la propuesta que venía de la Cámara de Diputados que el Senado, con rigor, ha puesto las cosas en su lugar.

Del mismo modo, me alegro de que se haya alcanzado un acuerdo muy muy mayoritario en la Comisión Mixta para el texto que se nos está proponiendo.

Por fin vamos a poder decirles a nuestros trabajadores que tendrán un sueldo mínimo de 210 mil pesos a partir del 1º de agosto del presente año; que se va a reajustar el subsidio único familiar a 8.426 pesos, en este caso a contar del 1º de julio, y lo mismo para el primer tramo de los beneficiarios de la asignación familiar y maternal, que -según entiendo- por primera vez será diferente al subsidio único familiar, puesto que quedará establecido en 8.626 pesos.

Señor Presidente, todos los que estamos en esta Sala -¡todos!- queremos las mejores condiciones para nuestros trabajadores.

Tenemos que hacerlo siempre con responsabilidad; tenemos que hacerlo siempre con seriedad; tenemos que hacerlo siempre pensando en los que cuentan con un trabajo y en quienes buscan uno; tenemos que hacerlo siempre pensando en que nuestra economía debe ser capaz de seguir creando nuevas opciones, para que todos los chilenos y las chilenas que deseen incorporarse al mundo del trabajo puedan lograrlo.

Sin demagogia, sin populismo, creo que el Congreso Nacional -y en particular, el Senado- está cumpliendo con una de sus obligaciones.

Voto que sí, señor Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Sabag, para fundamentar el voto.

El señor SABAG.– Señor Presidente, no cabe duda de que este reajuste del salario mínimo, en los muchos años que varios de nosotros llevamos en el Parlamento, es el que ha tenido la más larga tramitación…

El señor FREI (don Eduardo).– La más larga de la historia.

El señor SABAG.– "La más larga de la historia", me acota el Senador Frei. La iniciamos en abril.

El colega García nos recordó la facultad exclusiva del Presidente de la República en materia de fijación de este tipo de emolumentos. En eso no tenemos duda. Cada uno de nosotros conoce las atribuciones del Senado.

Por eso, numerosas veces hemos planteado la necesidad de que, tanto para el reajuste del ingreso mínimo como para el reajuste en general del sector público, podamos establecer parámetros claros (cuál ha sido la inflación, cuánto fue el crecimiento del país), a fin de determinar el monto del reajuste que en justicia les corresponde a los trabajadores.

Con esa equivalencia, es evidente que todo el mundo sabría de antemano qué reajuste debería aplicarse y no estaríamos en largas batallas para tratar de sacar algunos pesos más, según sea el punto de vista de unos y otros.

Sabemos que no tenemos mayores facultades en esta materia, señor Presidente. La única manera de influir en esto es ejercer algún tipo de presión al objeto de conseguir mejores beneficios para los trabajadores de nuestro país.

Por eso hoy se produjo un acuerdo en la Comisión Mixta. Su inmensa mayoría, salvo un voto en contra, aprobó la proposición que ahora la Sala está votando. Por supuesto, yo la votaré a favor.

Reitero: ojalá pudiéramos trabajar en algunos parámetros para determinar qué reajuste corresponde hacer al ingreso mínimo, teniendo en cuenta el crecimiento del país y la mejoras que deben introducirse permanentemente a la situación de esos trabajadores.

Y lo mismo cabe efectuar para los funcionarios del sector público, materia en la que siempre hemos tenido grandes problemas, porque, por cierto, muchos aspiran a más.

En todo caso, siempre he reconocido que al Ministro de Hacienda le corresponde la responsabilidad de la economía del país.

Si encontramos que un Ministro de Hacienda es bueno porque a todos les dice que sí -según sean quienes le van a solicitar recursos, partiendo por sus propios colegas, que le piden mucha plata para cada una de sus carteras, a fin de realizar los respectivos programas-, yo no sé en qué pie estaríamos. Si fuera así, diríamos: "¡Pucha, que es bueno el Ministro!". ¡Pero quizás en qué situación económica quedaría el país!

Yo tengo un amigo acá que fue Ministro de Hacienda cuando yo era alcalde.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).– ¡Fue hace mucho…!

El señor SABAG.– En ese tiempo, durante seis meses no les pude pagar a los trabajadores por distintas razones. Le fui a pedir ayuda a él. ¡Tanto me lloró que casi me meto la mano yo al bolsillo para pasarle plata a su Cartera…!

Así ocurre cuando se está en un cargo y después se ocupa otro.

Lo importante es que debemos ser siempre justos y saber que primero está nuestro país, por sobre todas las cosas.

Voto que sí.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Escalona.

El señor ESCALONA.– Señor Presidente, ayer, cuando se reunió la Comisión Mixta, fuimos partidarios de aprobar la indicación presentada por el Ejecutivo, que formalizaba el acuerdo que se tomó acá, en la Sala del Senado, en orden a elevar el valor de la asignación familiar -fue un aumento menguado; esperábamos que hubiera sido un poquito más, pero ello no significa que se ha roto el acuerdo, porque la cantidad no fue precisada con exactitud- y mantener en 210 mil pesos el ingreso mínimo, para ser cancelado a partir del 1º de agosto.

En lo personal, aprobé dicha indicación en la esperanza de que la Cámara de Diputados y el Senado pudieran despachar hoy día el proyecto de ley, ya que toda demora en este ámbito es significativa. Si tomamos en cuenta que se introduce un cambio en el monto del ingreso mínimo, de 193 mil a 210 mil pesos, advertiremos que se trata de 17 mil pesos mensuales más. Si se suma agosto a un eventual mes sin dicho reajuste, implicaría 34 mil pesos menos de ingreso para un sueldo de 210 mil.

Entonces, la dilación, francamente, no tenía ningún sentido desde el punto de vista práctico. Ante ello, lo más conveniente era proceder a la pronta aprobación de la propuesta definitiva.

Sin embargo, quiero señalar que, a mi juicio, tiene razón el Senador Zaldívar: a mediano y largo plazo debiese ir incrementándose progresivamente el monto de las cargas familiares, porque efectivamente estas pueden constituirse en un mecanismo que posibilite alcanzar un ingreso mucho más digno para las familias que tengan al menos dos niños. Ojalá se pudiera proyectar un monto hacia los 300 mil pesos, cifra que las instituciones especializadas señalan hoy como mínimo para el ingreso familiar de un grupo con cuatro miembros.

En consecuencia, en la Comisión Mixta operamos con el criterio de no seguir dilatando el asunto, con la convicción de que el país presenta un atraso en esta materia.

Queda planteado, para los próximos gobiernos, para los próximos debates, el hacerse cargo de generar un ingreso que le dé a la familia de menores recursos una base de sustentación que posibilite su dignidad y una mejor calidad de vida.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Bianchi, para fundamentar el voto.

El señor BIANCHI.– Señor Presidente, no cabe duda de que hubiésemos deseado algo distinto. Pero no fue así.

Con todo, quiero volver a hacer un punto de reflexión en relación con dos o tres elementos que considero relevantes.

Una primera consideración es que acá se establece un sueldo mínimo exactamente igual para todo el país, como si el costo de la vida fuera el mismo en todo Chile. Pero eso no es así. Existen regiones extremas, por ejemplo, donde el costo de vida es al menos un 35 por ciento más caro.

Segunda reflexión.

Considerando los montos de sueldo mínimo que hemos venido aprobando -el otro día hice una gráfica pública al respecto-, una persona que jamás ha tenido una laguna en materia previsional y que durante los últimos veintitantos años ha ganado solo dicho ingreso terminará con una pensión inferior a 90 mil pesos. O sea, Chile está fabricando una brutal pobreza para quienes han estado durante toda su vida laboral percibiendo el salario mínimo.

Tercera reflexión, señor Presidente.

¿Cuándo vamos a hablar de "pensión mínima"? ¿Cuándo estableceremos una pensión que otorgue dignidad al final de nuestras vidas? Si bien esta inquietud no forma parte de este debate, desafortunadamente, espero que jamás quede de lado cuando nos refiramos a la mínima situación de ingreso económico de una persona. Por tanto, en esa condición, considero tremendamente necesario hacer justicia social en algún momento con nuestros adultos mayores, quienes terminan con pensiones absolutamente de hambre.

Y una última reflexión.

Cuando fijamos el ingreso mínimo mensual, estamos metiendo la mano en el bolsillo ajeno: esto lo paga el pequeño y el mediano emprendedor. Aquí sí hago el punto valiéndome de que se halla en la Sala el Ministro de Hacienda: las grandes empresas (el *retail,* los supermercados), que tienen sobre 70, 100 trabajadores y que efectúan una enorme facturación, serían muy caraduras si pagaran el salario mínimo.

El Estado de Chile debiera apoyar a esas pequeñas empresas, a esos pequeños negocios o comercios, donde laboran 4, 5, 10, 15, 20, 30, 40 trabajadores, para que, además de permitirles pagar el sueldo mínimo, les conceda una condición diferenciada en comparación con las grandes empresas, que se valen y se aprovechan de dicho ingreso para pagar sueldos que serán de hambre el día de mañana, al momento de la jubilación.

En consecuencia, ya no tanto al fragor del debate y de todos los planteamientos que formulamos en su minuto, sino más bien con la reflexión y la calma final, opino que Chile está absolutamente al debe en materia de salario mínimo, de pensión mínima y de política pública para que las familias chilenas enfrenten de mejor manera el desafío de llegar a fin de mes.

Con el reajuste del sueldo mínimo no estamos resolviendo el problema. El país entero vio que discutíamos por 3 mil pesos más, 2 mil pesos menos, 5 mil pesos más. Tal debate no se entiende, no es aceptable y, en definitiva, pone a Chile ante una situación que será difícil de enfrentar el día de mañana, cuando deban pensionarse las mujeres y los hombres que se han visto sometidos al denominado "salario mínimo".

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Novoa, para fundamentar su voto.

El señor NOVOA.– Señor Presidente, en primer lugar, quiero dejar constancia de que concurrí con mi voto favorable al proyecto de ley, considerando que el ingreso mínimo es -como su nombre lo indica- un límite mínimo bajo el cual no es legítimo contratar a alguien.

Sin embargo, nadie puede suponer que una persona, con ese sueldo, es capaz de costear su vida. Para eso existe una red social importante; para eso existe el ingreso ético familiar; para eso existe cierta cantidad de subsidios que da el Estado. De esa forma, se ayuda a las personas que, por su condición y situación especial, están imposibilitadas de obtener, de su trabajo, un ingreso adecuado.

En segundo término, resulta imprescindible acotar algo obvio: el nivel de renta de los trabajadores no se puede decretar por ley. El mayor o menor ingreso que reciben las personas dependerá de la capacidad del país de ofrecer fuentes de trabajo, del nivel de empleo o desempleo, de la capacitación de los trabajadores chilenos.

En ese sentido nosotros debemos trabajar y preocuparnos.

No obstante, cabe puntualizar que, durante estos últimos años, particularmente en los tres del Gobierno del Presidente Piñera, los aumentos del salario mínimo han sido considerablemente superiores a los que tradicionalmente se otorgaban y, también, al incremento del costo de la vida.

Desde ese punto de vista, damos señales en cuanto a que se busca compensar, de la mejor manera posible, el esfuerzo de los trabajadores, incluso de los menos capacitados.

Por eso, concurrimos con nuestro voto a favor.

Asimismo, quiero aprovechar de precisar un aspecto que me parece importante.

La Comisión Mixta que se formó obedece a lo que dispone el artículo 15 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, dado que se produjo una discrepancia entre la Cámara de Diputados y el Senado respecto de la admisibilidad del proyecto de ley. Me parece que es la primera o la segunda vez que ocurre una situación como esta.

De acuerdo a dicho precepto, se crea una Comisión Mixta con el objeto de dirimir el problema de constitucionalidad y, una vez resuelto el asunto, la iniciativa debe volver a su tramitación normal.

¿Qué acordó, en forma unánime, la Comisión Mixta? En primer lugar, zanjar el conflicto de constitucionalidad: se señaló que efectivamente es inadmisible la aplicación del salario mínimo con efecto retroactivo. Sin embargo, al mismo tiempo, dicho órgano aprobó un texto completo, que generó acuerdo. Tal proposición ya fue aprobada por la Cámara de Diputados.

Nosotros entendemos que nos encontramos en el segundo trámite constitucional. De acogerse en el Senado el texto propuesto, el proyecto queda definitivamente aprobado por haber coincidencia entre ambas Cámaras.

Consideramos conveniente dejar constancia de este aspecto por ser esta -creo- la segunda vez que se origina una Comisión Mixta en este sentido. En la ocasión anterior, sencillamente se declaró inadmisible la iniciativa y, por ende, se paró su tramitación. En este caso, también se declaró la inadmisibilidad, pero fue posible seguir adelante el trámite, dado que se concordó un texto distinto.

Por lo tanto, me parece importante consignar que el procedimiento seguido en esta oportunidad para conformar la Comisión Mixta obedece al artículo 15 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, por lo que tiene un carácter especial. Además, la forma en que actuó dicho órgano técnico permitió solucionar el problema de constitucionalidad y elaborar un texto que contara con la aprobación de ambas ramas legislativas.

Como estoy seguro de que la proposición será acogida por el Senado, es posible afirmar

que el proyecto cumplirá con sus dos trámites; que hay acuerdo en torno al texto planteado, y que puede ser despachado hoy día.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Espina, para fundamentar su voto.

El señor ESPINA.– Señor Presidente, simplemente quiero señalar que mantengo un pareo con el Diputado Letelier, pero acordamos votar este proyecto de ley.

Anuncio que aprobaré la proposición de la Comisión Mixta.

Me ha dicho...

El señor PIZARRO (Presidente).– ¡Es un poco raro el pareo, señor Senador, porque nos encontramos en el Senado…!

El señor ESPINA.– ¿Qué dije yo?

El señor PIZARRO (Presidente).– Que tiene un pareo con el Diputado Letelier.

El señor ESPINA.– ¡Ah! Perdón, señor Presidente. Me equivoqué.

El señor PIZARRO (Presidente).– ¿Supongo que se refiere al Senador Juan Pablo Letelier?

El señor ESPINA.– Exactamente. A él me refiero.

¡Errar es humano, a pesar de ser Senador...!

El señor PIZARRO (Presidente).– ¡Y perdonar lo es más todavía, señor Senador…!

El señor ESPINA.– ¡Fíjese que hay Senadores que nos podemos equivocar...!

Gracias, señor Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente).– Se dejará constancia del levantamiento de su pareo en esta ocasión, señor Senador.

Tiene la palabra el Senador señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN.– Señor Presidente, creo que lo que se ha dicho es suficiente.

Sin embargo, a propósito del comentario que recién hizo el Honorable señor Novoa con relación al tema de la admisibilidad, considero relevante que se entienda bien la explicación dada por el señor Senador, de la cual también dejó constancia la Comisión de Hacienda, en lo que se refiere al sentido que tiene la declaración de inadmisibilidad.

El artículo 15 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional dispone que, aprobada la admisibilidad por ambas Cámaras, el proyecto continuará su tramitación.

Lo menciono porque en un proyecto de ley distinto, de muchos artículos, en que uno de ellos puede ser cuestionado en cuanto a su admisibilidad y por eso se genera el conflicto y va a Comisión Mixta, el que continúe su tramitación significa que la iniciativa sigue el trámite en que se encontraba. Si debe ir a Comisiones para la discusión en particular, así se hará.

Por lo tanto, eso también podría ocurrir aquí.

Entiendo que, como hay acuerdo político acerca de su contenido, no se formularán indicaciones. Teóricamente podría haberlas. Porque esta Comisión Mixta se pronuncia sobre la admisibilidad, sin impedir el trámite reglamentario que pudiera faltarle al proyecto en su tramitación.

Quiero subrayar lo dicho por el Senador señor Novoa sobre la correcta interpretación. Lo señalo porque esta es una norma nueva, de poca aplicación. En consecuencia, sentaremos jurisprudencia a través de nuestras determinaciones.

Y como hoy no continuará la tramitación, pues hay acuerdo fundamentalmente en todo su contenido, entonces tiene sentido dejar esa constancia.

Por cierto, apoyo lo obrado por la Comisión Mixta, por ser una buena solución. Todos sabemos que el salario mínimo debería ser mayor. Pero vamos acercándonos. Ojalá que en tres o cuatro años podamos llegar al salario mínimo deseable. Si las condiciones del país lo permiten, espero que así lo aseguremos.

El señor LABBÉ (Secretario General).– ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor PIZARRO (Presidente).– Terminada la votación.

—Se aprueba el informe de la Comisión Mixta (30 votos a favor) y queda despacha-

do el proyecto en este trámite.

Votaron las señoras Allende, Pérez (doña Lily) y Von Baer y los señores Bianchi, Cantero, Chahuán, Coloma, Escalona, Espina, Frei (don Eduardo), García, García-Huidobro, Girardi, Horvath, Kuschel, Lagos, Larraín (don Hernán), Larraín (don Carlos), Muñoz Aburto, Novoa, Orpis, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Rossi, Sabag, Uriarte, Walker (don Ignacio), Walker (don Patricio) y Zaldívar (don Andrés).

El señor PIZARRO (Presidente).– Se deja constancia de la intención de voto favorable de la Senadora señora Rincón.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).– Señor Presidente, quiero hacer algunas observaciones.

En primer término, valoro el acuerdo que se logró. Es cierto que la tramitación de la iniciativa fue extraordinariamente larga, desde la presentación de un primer proyecto, hace casi cinco meses, hasta hoy. Pero creo que, al final, en la Comisión Mixta primó la cordura y el sentido de llevar luego el reajuste del salario mínimo a los trabajadores que ganan menos.

En segundo lugar, aprecio el que se haya corregido el problema que venía de la Cámara de Diputados, en el sentido de haber declarado admisible algo que claramente no lo era. En mi opinión, es un beneficio para la institucionalidad del país el mantener las inadmisibilidades de acuerdo a lo que dispone la Constitución.

Por otro lado, respecto de lo planteado por el Senador Zaldívar, considero importante mencionar que coincidimos en cuanto a seguir mejorando las asignaciones familiares. Sin duda, como siempre ocurre, el Ministro de Hacienda y el Ejecutivo deben velar por los recursos involucrados y los parlamentarios intentan que el reajuste sea superior.

En todo caso, hemos logrado -particularmente en los últimos dos años- un buen incremento del primer tramo de la asignación familiar, es decir, para quienes ganan menos de 220 mil pesos. En el 2012 se reajustó en 8 por ciento y ahora, en más de 11 por ciento. A este ritmo, tendremos aumentos importantes. Debo señalar que una familia de cuatro personas con tres cargas y en que el jefe de hogar gana el salario mínimo de 210 mil pesos, va a recibir alrededor de 26 mil pesos adicionales, con lo que podrá incrementar el ingreso.

Sé que todos aspiramos a más. Sin embargo, dentro de las posibilidades, estamos progresando.

Muchas gracias.

INCREMENTO DE SUBSIDIO NACIONAL A TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y CREACIÓN DE FONDO DE APOYO REGIONAL

El señor PIZARRO (Presidente).– Corresponde ocuparse en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y nuevo primer informe de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, y urgencia calificada de "suma".

—Los antecedentes sobre el proyecto (8289-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 40ª, en 8 de agosto de 2012.

Informes de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 46ª, en 7 de agosto de 2013.

Hacienda y Transportes y Telecomunicaciones, unidas (nuevo): sesión 46ª, en 7 de agosto de 2013.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– Los principales objetivos de la iniciativa son los siguientes:

-Incrementar el subsidio permanente dispuesto en el artículo 2° de la ley N° 20.378, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, y los aportes adicionales establecidos en los artículos pertinentes (subsidio transitorio para Transantiago y aporte especial a los gobiernos regionales).

-Dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago que realizan los estudiantes en el transporte público.

-Otorgar mayor cobertura y proyección a las iniciativas y proyectos desarrollados en regiones.

-Crear un Fondo de Apoyo Regional que permita destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario.

-Incorporar otras competencias al panel de expertos, en especial las vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación. Del mismo modo, mejorar las regulaciones al subsidio regional en relación con el sistema de transportes y establecer la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del sistema Transantiago.

-Perfeccionar diversos aspectos de gestión, permitiendo la utilización en ello de una parte de los subsidios que se entreguen.

-Promover el fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país.

Cabe hacer presente que con fecha 8 de abril de 2012 la Sala del Senado encargó el estudio de la iniciativa a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Hacienda. La primera, luego de analizar el proyecto, lo despachó en general, pasando a la otra.

Con fecha 12 de diciembre de 2012, la Sala dispuso que la iniciativa fuera considerada por las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, a las que se autorizó para discutirla en general y en particular.

Dichas Comisiones unidas aprobaron la idea de legislar por nueve votos favorables, de los Senadores señores Bianchi, Chahuán (como miembro de ambas Comisiones), Escalona, Girardi, Lagos, Letelier y Zaldívar (también integrante de ambas Comisiones) y el voto contrario del Senador señor Novoa.

En cuanto a la discusión en particular, las Comisiones unidas realizaron diversas enmiendas, las cuales fueron aprobadas por unanimidad.

El texto que se propone aprobar se transcribe en las páginas pertinentes del informe de aquellas y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición, que consigna en la tercera columna las modificaciones propuestas por las Comisiones unidas y en la cuarta, el texto como quedaría al aprobarlas.

El señor PIZARRO (Presidente).– En discusión general.

Tiene la palabra el Senador señor Bianchi.

El señor BIANCHI.– Señor Presidente, cuando nos tocó pronunciarnos acerca del "Transantiago 1", el voto de quien habla, para bien o para mal, permitió despejar una interrogante que tenía el país, fundamentalmente Santiago, con la crisis que se vivía día a día por la implementación de este sistema de transporte. En ese entonces, cuando voté favorablemente la idea de avanzar en un sistema de transporte público, fui increpado duramente por algunos sectores políticos, los mismos que hoy están en la línea de continuar con el Transantiago y, más aún, de proyectarlo por lo menos hasta el 2022.

Tenemos razón en extender lo que hoy se sigue denominando "Transantiago"; pero, afortunadamente, con una gran corrección: se modifica la ley N° 20.378, que creó el subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros. Se incrementan los recursos del subsidio y, a la vez, se crea un fondo especial para las regiones. Esa es, entre otras, una de las buenas noticias.

Sin duda, el problema va a persistir, fundamentalmente en la Capital, mientras la evasión subsista, que es la que en el fondo, en un por-

centaje importante, hace que el sistema aún no pueda registrar el grado de viabilidad deseable.

En seguida, me quiero referir a las noticias buenas del proyecto.

En primer lugar, felicito al Ministro de Transportes. Así como hemos sido críticos de las acciones de otras Carteras, uno jamás puede dejar de ver y valorar lo positivo.

En las reuniones sostenidas en las Comisiones unidas, por lo menos por parte de los Ministros, se apreció -y se plasma en el proyecto- una visión más de Estado y de país.

En resumen, estamos hoy día haciendo justicia con las regiones. Si bien para ellas había un fondo espejo, este se usó de muy mala manera, porque no tenía priorizaciones o iniciativas. Se utilizó en la medida en que las administraciones locales iban ocupando los recursos en muchas cosas ajenas al propósito original: destinarlos todos al transporte.

En el caso particular de las regiones, no solo se ocuparon para el transporte de buses, taxibuses y taxis colectivos, sino también, en zonas como Magallanes -a la que represento- para solucionar problemas de conectividad marítima o aérea, los que obviamente determinan que se viva de modo distinto el aislamiento.

Por eso me alegro que ahora, con el proyecto en análisis, tales recursos puedan ser usados con una visión diversa, porque en adelante habrá, en primer lugar, administraciones y gobiernos regionales distintos, los que podrán pedir traspaso de competencias.

Y no tengo duda de que el transporte va a ser una de las grandes dificultades que deberá resolverse en cada una de las zonas del país.

Además, el Ministro señaló que, de acuerdo con el proyecto en debate, se van a nominar equipos técnicos que trabajarán en y desde las regiones, dando prioridad de forma absolutamente distinta a la tecnología, al transporte colectivo y al transporte en toda su magnitud.

Esto, a mi juicio, es sin lugar a dudas una de las muy buenas noticias para mi región.

La futura ley nos va a permitir tener fiscalización y desarrollar diversos proyectos. El propio Ministro, hoy en la mañana, tuvo la gentileza de señalarme que para el caso de Magallanes, si así se prioriza a través de la administración regional -espero que se verifique-, se va a crear una carretera marítima.

Magallanes es la única región del país que no se halla interconectada con el resto de Chile. Anhelamos contar con una vía marítima a través de Tortel, junto con Última Esperanza, para unir a Chile con Chile. Y esto hoy día puede llegar a ser posible en la medida en que los equipos técnicos y las futuras administraciones regionales así lo establezcan.

Entonces, a través del Fondo de Apoyo Regional habrá financiamiento para iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo local. De esa manera progresan el país y sus regiones. Habrá proyectos de infraestructura en general, de transporte público y de modernización, entre otros.

Entonces, me alegro mucho de que hoy día estemos aprobando una iniciativa que, primero, dé una visión más de Estado y de política pública al transporte en Chile hasta al menos el año 2022. Esto me parece tremendamente serio. Es lo que debió haber ocurrido desde un comienzo. Cuando empezamos a discutir lo del Transantiago, nunca tuvimos una definición de lo que queríamos en transporte: si público, mixto o privado. Se fueron adicionando recursos y más recursos a un pozo sin fondo, el cual, en definitiva, se tragó todos los dineros que durante estos años se han puesto al sistema.

El proyecto en análisis perfecciona mucho más el transporte. Permite, en definitiva, que en las regiones -sobre todo las más aisladas-, con las nuevas y futuras administraciones regionales, se pueda, de modo absolutamente diferente, priorizar las verdaderas necesidades, según las características de cada uno de los territorios.

Quiero poner un ejemplo: en Puerto Natales

o en Porvenir no hay minibuses ni buses para el transporte de escolares. Tampoco existe locomoción de rodado mayor. El propio Ministro me señalaba que el servicio de colectivos también puede contar con recursos y, de esa manera, poder entregar un subsidio a aquellos estudiantes de los lugares más apartados del país.

En síntesis, estimo que, por fin, estamos llevando adelante una política pública de Estado, la cual, en un porcentaje importante, ya comienza a definir lo que Chile requiere en conectividad y en transporte, más allá de la situación puntual de Santiago. En la Capital puede que el sistema todavía no sea el deseado por los usuarios. Pero, según lo dicho por el propio Ministro, hay importantes avances.

El fondo que se crea para regiones -me tocó participar en su oportunidad como miembro, además, de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones- va a permitir llevar adelante y ejecutar proyectos acordes con nuestra propia realidad y necesidades de conexión.

De esa manera, en el caso particular de Punta Arenas y de Magallanes, podremos incluso contar con embarcaciones que posibiliten conectarlas semanalmente con el resto del país. Y lo anterior significa, por supuesto, buenas noticias en cuanto a rebaja de precios de los alimentos. En la medida en que se optimiza la conectividad, dispondremos de más productos y esto, a la larga, trae consecuencias positivas en las economías de quienes vivimos en regiones.

Yo quiero participar favorablemente con mi voto. Valoro el trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la decisión que tendrán que tomar las regiones de manera autónoma, a través de las futuras administraciones regionales.

El señor PIZARRO (Presidente).– Si le parece a la Sala, se abrirá la votación.

Acordado.

Los señores Senadores inscritos para intervenir podrán fundamentar su voto.

En votación general la iniciativa.

—(Durante la votación).

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.– Señor Presidente, cada vez que se habla del Transantiago, vuelven a la memoria recuerdos difíciles, que el Senador que me precedió en el uso de la palabra ha descrito muy bien.

Por su parte, un Honorable colega de las bancas del frente ha dicho correctamente que esta fue la mayor intervención a la familia chilena desde la Unidad Popular.

Y algunos sostienen que el Transantiago ha sido una verdadera maldición.

En relación con el proyecto en debate, yo podría decir que no hay mal que por bien no venga. Porque dentro de todas las medidas que se consignan en el texto que estamos analizando, se establecen varios asuntos que han terminado por ser positivos para las regiones y para su transporte público, con los denominados "fondos espejo".

Con la crisis del Transantiago, resultó lamentable que las regiones hayamos obtenido recursos para mejorar la calidad de vida de la gente que vive en ellas de acuerdo con lo que se resolvió después de dicha crisis. Es así como la ley N° 20.378 creó el subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, que se denomina "fondos espejo".

Este proyecto busca modificar una serie de materias: mejorar la cobertura de la tarifa escolar; perfeccionar diversos aspectos en la gestión; promover el fortalecimiento del transporte público rural; incorporar nuevas facultades al panel de expertos vinculadas a los procesos de determinación de las condiciones de operación, y establecer un sistema de evaluación del Transantiago por cada dos años.

Sin embargo, el objetivo principal consiste en aumentar los fondos destinados al sistema de subsidio a nivel nacional. Así, se busca acrecentar la ayuda permanente al sistema e incrementar los subsidios para las regiones de

127 mil a 180 mil millones de pesos.

En la aplicación práctica de los subsidios regionales se han ido identificando diversas falencias del sistema, las que a mi juicio se corrigen ahora. Se destinan fondos para la conformación de equipos que, desde la realidad local, sirvan para analizar los distintos proyectos.

Señor Presidente, yo he sido insistente en lo que respecta a este proyecto y agradezco al Ministro de Transportes haber escuchado el llamado de la gente de Atacama y de quienes tienen que sufrir en el día a día, ya no solo en Santiago sino además en todas las regiones del país, tacos, problemas, pasar horas arriba de las micros o de los colectivos para ir al trabajo desde sus hogares y viceversa.

Por eso, valoro que se creen equipos destinados a estudiar la realidad de cada una de las localidades y proponer soluciones para las regiones. Porque hoy día no solo hay tacos en Santiago, no solo se viven dificultades en las capitales regionales; este problema se ha masificado y es preciso enfrentarlo. De ahí que me alegra que se contenga un principio de solución para ello en el proyecto.

Muchas veces la mejor medida que se puede adoptar para el transporte local no es la licitación, pues esta tiende a establecer una rigidez que no siempre se aviene con el crecimiento y el desarrollo de ciertas zonas.

Este tema lo planteamos en numerosas ocasiones, pero se nos decía: "Si hay subsidio, tiene que haber licitación". Al fin hemos llegado a una posición más abierta.

Por otra parte, el problema de los ferrocarriles únicamente ha sido abordado en forma marginal, lo que exige contar con nuevas herramientas que permitan ir en apoyo directo de este sistema de transporte.

En algunas regiones del país, y en especial en las capitales, hay alcaldes y concejos que proponen como solución al transporte público echar a andar nuevamente tranvías, trenes -"o troles", como me señala muy bien el Senador Horvath-, y creo que ello también podría ser incorporado dentro de los apoyos que se contemplan en la ley espejo.

Comparto el criterio del Ejecutivo en el sentido de que la distribución del subsidio en regiones, fundamentalmente a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, no ha sido un instrumento adecuado para el uso de los recursos en el transporte público, porque suele ejecutarse de manera muy atomizada y siempre con el límite del plazo hasta el 31 de diciembre de cada año.

Eso conspira contra una deseable planificación y la estabilidad del sistema. Para hacer frente a esta situación, la iniciativa prevé la creación de un Fondo de Apoyo Regional en donde los recursos no se pierden, sino que se pueden utilizar en el tiempo, lo que permitiría llevar a cabo proyectos cuya duración excediera a un año.

Señor Presidente, es importante que aprobemos esta iniciativa de ley, porque los fondos espejo y, además, los recursos que se entregan de manera definitiva al Transantiago -confiamos en la gestión del Ministro- ayudarán a mejorar este sistema de transporte que tantos dolores de cabeza le ha traído a la gente y que tantos recursos del Estado ha llevado a fondo perdido.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Coloma, para fundamentar el voto.

El señor COLOMA.– Señor Presidente, esta es, según mis datos, la cuarta vez que se legisla respecto de la peor política pública que ha existido en nuestro país, que tuvo su origen en un intento estatista de cambiar los incentivos en el transporte, para terminar con un instrumento respecto del cual creo que a esta altura, casi sin excepción, hay un sentimiento de vergüenza.

No me cabe duda de que los esfuerzos realizados en estos últimos años y que se plasmaron en las tres legislaciones anteriores buscaban, precisamente, dar un sentido a este sistema de transporte mediante la generación

de incentivos económicos, pero también creo que perseguían rediseñar, renegociar contratos, focalizar operaciones, aportar a reducir el déficit, ser más flexibles respecto de algunos de los requerimientos del proyecto original.

Y, ahora, el Gobierno y el Ministro nos vienen a decir algo que es duro, pero real: para mejorar esta política pública se necesita una cantidad de recursos mucho mayor incluso que la calculada en todos los cuadros anteriores.

Para ser franco, debo decir que el aumento de 230 mil millones a 380 mil millones de pesos anuales por aplicación del mecanismo del subsidio contenido en el proyecto es impresionante. Y respecto de eso, uno tiene dos alternativas.

La primera es decir: "Bueno, por qué no volvemos a lo que antiguamente existía", cosa que, sinceramente, varios hemos pensado, y en una de esas podría reformularse, pero claramente con un costo alternativo muy complejo en este período.

Y la segunda es aprobar la presente iniciativa, acerca de la cual nadie puede sentirse especialmente orgulloso, pero agregándole elementos que generen un bienestar en las regiones equivalente, a lo menos en materia tarifaria o de calidad de los servicios, a lo que este subsidio produciría, si bien no en eficiencia, sí en estándares mínimos.

Ante esa duda, reconozco que consulté bastante dentro de mi Región. Así, me reuní con representantes del gremio del transporte en las provincias de Talca y Curicó, quienes apuntaron con razón que, pese al efecto deplorable de esta política pública, por lo menos desde el punto de vista de los intereses regionales ella puede servir como un mecanismo eficiente, en la medida que haya una mayor flexibilización, para bajar tarifas (o impedir que suban); para optimizar las condiciones de transporte -calidad o año de fabricación de los buses o las micros-, y para generar una mejoría sustancial en los caminos que, al final, se traduzca en un beneficio para la comunidad.

En esa lógica, señor Presidente, y porque así lo entendí, voy a aprobar este proyecto de ley, sin dejar de sentir una sensación de angustia, que también hay que transparentar, por seguir haciendo un forado muy importante en las finanzas públicas respecto de un asunto que podría haber traído, si se hubiera planteado de otra manera hace algunos años, beneficios muy sustanciales para los sectores medios o para los más desposeídos de Chile.

Cuando uno calcula cuánto le ha costado el Transantiago al país y cuánto le va a costar en los próximos años y llega a la cifra de 14 mil millones a 15 mil millones de dólares, yo por lo menos creo que todavía debemos mantener nuestra capacidad de asombro.

No obstante, entiendo que el Gobierno se encuentra ante la situación de no poder dar marcha atrás, porque este proceso lamentablemente tiene aspectos no fáciles de reimplementar.

En definitiva, valoro que se haya oído y que se recogiera adecuadamente en este proyecto de ley lo que varios parlamentarios regionales planteamos transversalmente: la necesidad de que exista flexibilidad en el uso de los recursos del Fondo de Apoyo Regional para poder destinarlos a financiar el transporte, la conectividad y el desarrollo regional.

Por eso, voto a favor.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Zaldívar, para fundamentar el voto.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).– Señor Presidente, esta iniciativa es complementaria a una discusión que se hizo con motivo de la tramitación de la Ley de Presupuestos para el año 2013.

Cabe recordar que, cuando iniciamos su estudio, el Ejecutivo planteó la necesidad de incorporar en ese texto legal los recursos para el Transantiago. Y se nos dijo entonces que los fondos destinados a las regiones, por efecto de la ley espejo, vendrían en un proyecto posterior. Incluso, se habló de la posibilidad de que

este pudiera ser despachado en dos o tres meses.

Realmente ha pasado un tiempo largo. Estamos ya cerca de finalizar el mes de agosto sin que esta iniciativa haya sido aprobada en todos sus trámites (estamos recién en el segundo).

En verdad, ello obedece -no lo digo para hacerle una crítica al Ministro de Hacienda ni menos para atribuirle alguna responsabilidad al Ministro de Transportes- a que no hemos encontrado en la Dirección de Presupuestos y en el Ministerio de Hacienda el respaldo requerido a efectos de lograr el despacho del proyecto.

Podríamos pensar mal en el sentido de decir: "Bueno, se destinaron 700 millones de dólares en la Ley de Presupuestos para el Transantiago y está pendiente la entrega a las regiones de un subsidio de otros 700 millones de dólares, por efecto de la "ley espejo". Y, por supuesto, cada día que pasa, cada mes que pasa, le significa al Ministro de Hacienda un menor desembolso de recursos para las regiones".

La aprobación de este proyecto es esperado por las regiones. Por esa razón accedimos a realizar una negociación con el Gobierno y el Ministro al objeto de conciliar posiciones y despachar la iniciativa. Y lo peor que podría sucederles a las regiones es que no lo lográramos por no alcanzar lo óptimo.

Me parece que hemos avanzado.

En primer término, reconozco en el Ministro algo bien importante: cuando él ha hablado sobre esta materia ha reconocido que los sistemas de transporte público requieren subsidio. Ninguno en el mundo se financia solo por el mercado; por la oferta y la demanda.

En tal sentido, en el proyecto en análisis se reconoce ese principio y se establece el otorgamiento de un subsidio por un tiempo, para sustentar el transporte público no solo en Santiago -mediante el Transantiago-, sino además en regiones.

En virtud de lo anterior, se incrementa el subsidio permanente establecido en la ley N° 20.378, de $230.000.000 miles a $380.000.000 miles. O sea, se aumenta sustancialmente su monto para que pueda operar en la provincia de Santiago y en las comunas de Puente Alto y San Bernardo, como también en el resto de la Región Metropolitana.

Se extiende el concepto de transporte público mayor, adicionando otros medios (terrestres, ferroviarios, marítimos y aéreos).

Se incorporan los taxis colectivos como transporte público menor.

Se faculta para que en las zonas geográficas distintas de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto puedan destinarse recursos del subsidio, sobre la base del impacto y/o rentabilidad social, al Programa de Apoyo al Transporte Regional, que quedará radicado en el Ministerio de Transportes.

Ahora, ¿cuáles logros de la negociación considero bueno destacar?

Primero, se fortalece el sistema institucional del transporte público.

También, se garantiza el uso eficiente y eficaz de los recursos en las regiones. Para ello se determinó que los equipos técnicos y profesionales que debían contratar las regiones con cargo a los fondos del subsidio estarían operativos dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley en proyecto.

Adicionalmente, dentro de las funciones de tales equipos, se estableció la obligación prioritaria de tener disponibles para cada una de las regiones del país planes maestros del transporte público.

Por último, se rechazó la idea de que los recursos otorgados al Fondo de Apoyo Regional pudieran financiar proyectos referidos a materias distintas de las relacionadas con el transporte público, pues ello desvirtuaría uno de los objetivos principales de la iniciativa: que las regiones efectivamente cuenten con recursos para satisfacer sus múltiples necesidades.

Asimismo, yo diría que hay que destacar el hecho de que se puedan destinar fondos al

transporte rural, que constituye otra de las demandas en regiones.

A mi juicio, los acuerdos que alcanzamos con el Gobierno -tardamos un tiempo largo en lograrlo- posibilitan que este proyecto sea como el que exigíamos. Por lo tanto, en la Comisión somos partidarios de respaldarlo.

Ahora bien, no llegamos a entendimiento en dos asuntos.

Primero, nosotros éramos partidarios de garantizar la sustentabilidad financiera del subsidio y planteamos que este pudiera excederse hasta 15 por ciento, mientras que el Gobierno propuso que solo lo fuera hasta 10 por ciento.

Sin embargo, consideramos aceptable esa postura, ya que la base de cálculo da un resultado más o menos similar.

En segundo lugar, no hubo posibilidad de fijar un sistema de financiamiento del transporte público en caso de elecciones.

Debo decir que en varias oportunidades le hemos planteado al Gobierno -en especial, por el sistema de voto voluntario- que debiera buscarse algún modo de financiamiento para épocas de elecciones, sobre todo para el transporte rural, ya que en esos días muchas veces la falta de locomoción constituye una limitante para que los ciudadanos concurran a los lugares de votación.

Por tal motivo, señor Presidente, voto a favor del proyecto.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Girardi.

El señor GIRARDI.– Señor Presidente, resulta indudable que esta iniciativa reviste gran importancia para la Región Metropolitana, dado que el Transantiago opera en ella.

Estimo que, finalmente, esta idea compleja del Transantiago: contar con un sistema de transporte público racional (con buses pesados, con un estándar de tecnología de calidad), que empezó con las numerosas dificultades conocidas por todo el país y que generaron incluso conmoción, va a pasar a la historia como uno de los grandes logros de este país.

La situación de Santiago era insostenible. Y, evidentemente, teníamos graves problemas no solo de transporte, sino también de contaminación atmosférica, asociados al modelo de libre mercado absolutamente desregulado que imperaba en materia de transporte público. Esto era único en el planeta, pues en ningún país se operaba de tal manera.

Entre los aspectos interesantes de señalar, y que tal vez ha tenido uno de los impactos más visibles, se encuentra justamente la realidad atmosférica de la capital, ya que, como consecuencia del Transantiago, hemos dejado de sufrir emergencias, han disminuido las preemergencias e incluso se han decretado pocas alertas ambientales. Eso se debe, fundamentalmente, a que ha decrecido la contaminación.

Ahora, como todas las cosas en Chile, las políticas son paradójicas; tienen cierto grado de inconsecuencia. Porque el Transantiago debió haberse inscrito en una política de ordenamiento territorial, de desarrollo urbano, que buscara proyectar un tipo de ciudad más amable; de mejor capacidad de convivencia para encontrar espacios de recreación y felicidad.

En tal sentido, cabe recordar que el transporte público es vector de una política, no la política en sí. Y, por ende, en Santiago sigue faltando una política de mayor desarrollo urbano, a la concreción de la cual vaya el transporte público.

Las contradicciones radican en que toda la conceptualización del Transantiago apuntaba a estimular el transporte público por sobre el particular. Y, sin embargo, observamos una profunda inconsecuencia con ello, pues la infraestructura y la oferta de vida apuntan a todo lo contrario: a impulsar el uso del automóvil mediante la construcción de grandes autopistas para vehículos menores en desmedro del transporte público.

Tal vez la gran deuda que debamos saldar a futuro sea la edificación de infraestructura para el transporte público, que tiene mayor rentabilidad social.

Me parece que estos recursos son los mejor invertidos. Es cierto que se trata de 750 millones de dólares anuales. Pero esa cantidad de dinero va a la vena de los sectores más pobres de la capital. Porque los de altos ingresos no usan el transporte público, sino el auto, es decir, el sistema más ineficiente: que enlentece más el transporte, que contamina más y que genera mayores externalidades negativas. Hay que considerar que una persona contamina 40 veces menos por kilómetro recorrido cuando viaja en bus, que si lo hace en auto.

Por lo tanto, debemos seguir perfeccionando el sistema.

Esta iniciativa pretende justamente eso: viabilizar y profundizar el mejoramiento del transporte público. Y si estuviera acompañado de políticas en materia de infraestructura a fin de que aquel contara con vías exclusivas, necesitaríamos menos buses. Porque gran parte de los problemas de frecuencia y regularidad se producen por un déficit de inversión que impide que tales vehículos, que movilizan a los chilenos más pobres y son el instrumento más masivo de transporte, tengan privilegios de circulación.

En verdad, quiero felicitar no solo a este Secretario de Estado, sino a René Cortázar y a todos los Ministros que han emprendido la tarea un poquito titánica de reversar este sistema para llegar a los niveles actuales de desarrollo, que deben seguir mejorando.

El Ministro Errázuriz, señor Presidente, ha actuado fuera de toda ideología. Es más, creo que va a tener que comparecer ante el "cardenal Larroulet" -el cardenal del dios mercado-, pues ha pecado al plantear de manera constante la importancia de los subsidios en los sistemas de transporte público. Con ello, evidentemente, ha caído en contradicción al sostener una visión menos ideologizada, que considero muy relevante.

Estimo, además, que este proyecto fortalece a las regiones. Porque hay que entender que el problema del transporte público no afecta solo a Santiago, sino también al conjunto de las regiones: en todas se irán produciendo las mismas dificultades.

Por lo tanto, los "recursos espejo" me parecen totalmente apropiados, necesarios, en el entendido de que siempre están dirigidos a los más pobres. Además, este proyecto incorpora a áreas de la Región Metropolitana y, particularmente, de la zona poniente…

Le pido un minuto adicional, señor Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente).– Puede continuar, Su Señoría.

El señor GIRARDI.– Gracias, señor Presidente.

Decía que esta iniciativa incorpora a áreas de la zona poniente que hoy día están fuera de todo beneficio, como son las comunas rurales de Chacabuco, Lampa, Colina, Tiltil, San Bernardo, Paine, Buin, Melipilla, Talagante, las cuales no reciben los beneficios del Transantiago ni tampoco los "recursos espejo".

Esa es una situación de asimetría, de inequidad territorial absoluta. Y ahora todas ellas se verán incorporadas.

Por eso, creo que este proyecto va a colaborar en profundizar más un sistema de trasporte público moderno.

En la actualidad los estándares que se observan son muy superiores a los que había en el pasado, y creo que se debe seguir mejorando. Pero tenemos dos deudas: primero, la vinculada con la infraestructura -¡no puede continuar privilegiándose la infraestructura para los autos particulares en desmedro del transporte que usan los chilenos más pobres!-; y en segundo lugar, hay un problema de evasión, el que no se relaciona propiamente con el Ministerio de Transportes, donde se precisa establecer una legislación justamente para sancionar, regular y evitar que los chilenos no paguen el transporte público.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor García para fundamentar el voto.

El señor GARCÍA.– Señor Presidente, no me voy a referir al Transantiago porque el Senado ha dedicado mucho tiempo y bastantes horas de trabajo al análisis de ese proyecto. Pero sí aludiré a los recursos que se les están entregando a las regiones, particularmente a la creación del Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional.

Deseo manifestar que en las regiones tenemos nuestras propias necesidades de mejorar el sistema de transporte, pues un porcentaje significativo de su población está viviendo en sectores rurales. En el caso concreto de nuestra Región, la de La Araucanía, existe la red caminera más extensa de todo el país. Sin embargo, la inmensa mayoría de ella es de ripio. No se trata de caminos asfaltados, ni mucho menos pavimentados, sino de ripio.

Y lo que nos ocurre, naturalmente, es que el costo del transporte o el costo del pasaje para las personas que habitan en zonas rurales es muy alto, porque el desgaste de la maquinaria es bastante más considerable, mucho más fuerte. Y, por supuesto, ese desgaste finalmente se incorpora en el valor del pasaje.

Por lo tanto, como representante de la Región de La Araucanía, veo en esta iniciativa legal, en los recursos que se destinan y en el Fondo que se crea, la oportunidad de mejorar nuestros caminos, de desarrollar proyectos de inversión para que, especialmente en el caso de Temuco y Padre las Casas, que conforman un gran centro urbano, podamos tener mejor conectividad, que sea más segura, que permita que nuestros vecinos y vecinas ocupen el menor tiempo posible en desplazarse de un lugar a otro, desde sus casas hasta los lugares de trabajo y viceversa, o para llevar los niños al colegio, etcétera.

Sin embargo, señor Presidente, a mí me asisten algunas dudas. No he tenido cómo conocer el informe financiero. Tiendo a deducir que lo que aquí se está haciendo es otorgar un presupuesto de aproximadamente 380 mil millones de pesos a partir del 2012 hasta el 2022, es decir -así lo entiendo-, por once años.

El señor ORPIS.– Son anuales.

El señor GARCÍA.– Efectivamente.

Y me imagino que esos recursos se incorporarán en las respectivas leyes de presupuestos, por lo que sería muy interesante saber qué va a ocurrir con los fondos del 2012 -que, obviamente, no se proporcionaron porque no estaba aprobada la normativa- como también con los del 2013, los cuales estimo que difícilmente podrán ser entregados de aquí a diciembre, y si esto se lograra no van a estar invertidos.

Tengo, asimismo, dudas respecto de cómo se van a distribuir estos recursos entre las regiones del país, porque el Artículo Cuarto Transitorio, que es el que crea el Fondo de Apoyo Regional para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, dice que “Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y los gobiernos regionales; la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.”.

Yo preferiría, señor Presidente, que por lo menos los criterios centrales de cómo se van a distribuir tales fondos entre las regiones del país estuvieran en la ley.

Con todo, lo que aquí estamos haciendo es votar la idea de legislar, para entregar también a las regiones estos “recursos espejo”. Y por supuesto que, en representación de la Región de La Araucanía, me pronuncio a favor de la iniciativa, esperando que en el transcurso que media hasta su discusión en particular se puedan aclarar las dudas que he señalado.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Víctor Pérez.

El señor PÉREZ VARELA.– Señor Presidente, por cierto, este es un proyecto que, conforme al análisis de las normas sometidas a discusión, impacta. Por ejemplo, el artículo 2°, contenido en el número 1) del artículo 1° de la iniciativa, señala que el mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder de 380 mil millones de pesos anuales, ¡380 mil millones de pesos anuales! Y si después nos vamos al Artículo Tercero Transitorio, vemos que ahí se autoriza un aporte especial para el transporte, la conectividad y el desarrollo regional por hasta 360 mil millones de pesos al año.

Es decir, hoy día estamos votando un proyecto que al país le va a significar 740 mil millones de pesos anuales.

Yo invito a las señoras Senadoras y los señores Senadores a hacer memoria acerca de en qué otro proyecto, fuera del relativo a la Ley de Presupuestos, han estado involucrados recursos de la magnitud que hoy día estamos debatiendo. ¡Son 380 mil millones de pesos solo para la Región Metropolitana, y 360 mil millones para el resto de las regiones!

Les quiero decir -y cada uno de los colegas lo podrá ver en su respectiva región- que en la Región del Biobío hubo gran alegría porque durante el año 2012 el Fondo Nacional de Desarrollo Regional tuvo una cifra récord: 100 mil millones de pesos.

Esa cantidad con que cuenta el Gobierno central, solo en materia de transporte, si uno la compara con el resto del país, sextuplica los recursos de que dispone una región para su desarrollo.

Y todo ello corresponde a una política pública, a un proyecto respecto del cual se nos dijo el 2005 y el 2006 que no tendría ningún costo, que iba a lograr que el transporte público fuera la estrella en la Región Metropolitana y que la gente dejara de usar su automóvil particular. No hay duda de que esos dos elementos, sumados a lo que hoy día estamos aprobando, demuestran un fracaso absoluto de una política pública como la del Transantiago.

¡Y ese fracaso absoluto les cuesta a todos los chilenos las cifras que en este instante estamos votando!

Nos encontramos entre la espada y la pared: no otorgar estos recursos significará generar un caos y una crisis total en una región como la Metropolitana, originará un problema aún mayor.

Por lo tanto, cuando uno habla de políticas públicas eficaces, este es el mejor ejemplo de una política pública absolutamente fracasada, que fue ideada, planificada, por personas de las que en determinado momento se nos dijo que eran expertas en materia de transporte.

De ahí que hoy día hemos de votar por incrementar el subsidio permanente, establecer la necesidad de compensación derivada del menor pago por evasión -en otras palabras-, reconstituir los equilibrios financieros. Es decir, aquí estamos colocando plata para evitar un drama.

Por mucho que algunos Senadores de la Región Metropolitana digan que el Transantiago hoy día es una maravilla y -hemos escuchado aquí un discurso en tal sentido- que es una de las mejores políticas públicas, que gracias a él no tenemos contaminación y que figuramos entre los países que cuentan con un transporte de excelencia, se sabe claramente que no es así. Porque uno de los grandes sufrimientos de los chilenos y chilenas de la Capital es el uso del transporte público.

Por lo tanto, señor Presidente, en el proyecto de Ley de Presupuestos para el próximo año se deberá contemplar 740 mil millones de dólares, salvo que aquí nos expliquen qué pasa con los años 2012 y 2013. Es decir, estamos hablando de cantidades siderales para una política pública que claramente fracasó, pero que se mantiene, avanza y respecto de la cual se hacen ingentes esfuerzos. En ese sentido, quiero dejar constancia de la labor desplegada por

los Ministros de Transportes para sostener este sistema.

Sin embargo, ello no esconde el hecho de que, en esta ocasión, estemos votando un proyecto de ley que, como nunca antes había ocurrido, implica increíblemente fuertes cantidades de dinero. Creo que la opinión pública no tiene conciencia de lo que estamos haciendo en cuanto a recursos para lograr mantener un statu quo en materia de transportes. Pero, por muchos esfuerzos que se efectúen, esto no es la panacea, como algunos tratan de convencernos.

Y los recursos…

¿Me permite un minuto, señor Presidente, para poder terminar?

El señor PIZARRO (Presidente).– Dispone de un minuto, Su Señoría.

El señor PÉREZ VARELA.– Gracias, señor Presidente.

Decía que los recursos para las regiones -como se sostuvo aquí- vienen a paliar en parte el fracaso del sistema. Es verdaderamente lamentable que las regiones obtengan estos dineros solo porque una política pública fracasó en la Región Metropolitana.

Espero que quienes planifiquen y lleven adelante las políticas de transporte público en las regiones aprendan de esta experiencia y no nos lleven el Transantiago a cada una de ellas.

He dicho.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tienen la palabra el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.– Señor Presidente, el tema del Transantiago nos trae el recuerdo de muchos debates, de actuaciones de colegas que ya no están, que sufrieron mucho a raíz de este asunto, que fueron excluidos de sus colectividades políticas por haber levantado la voz y señalar que este era un muy mal sistema. Todos recuerdan a nuestro querido amigo Adolfo Zaldívar, quien tuvo la valentía de representar que el Transantiago no era lo más adecuado para nuestro país.

Traigo esto a la memoria porque algunos colegas ya han dado a conocer lo que significará este sistema para el Estado de Chile en el futuro. Hasta el día de hoy ha representado más de 11 mil millones de dólares, y lo que ahora estamos aprobando para los próximos 10 años son 15 mil millones de dólares más.

¿Cuánto le costaba al país el transporte en la Capital, antes de entrar el Transantiago? ¡Cero pesos! El Estado no colocaba nada y la gente se movilizaba. A lo mejor había contaminación y aglomeración de pasajeros. Pero, ¿esta era la manera de solucionar esos problemas?

¿Y qué pasa si les regalamos los buses nuevos a los empresarios? "Tomen, ahí los tienen, regalados, y empiecen ustedes a trasladar a la gente". ¿Cuánto nos habría costado eso? ¡400 millones, 500 millones de dólares!

¡Llevamos gastados 10 mil millones de dólares, y ahora estamos aprobando 15 mil millones más! Entonces, ¡cuidado con lo que despachamos aquí! Lamentablemente, estamos ya ante hechos consumados.

Un colega señaló que por lo menos con la plata que va a las regiones se arreglan y pavimentan los caminos, se construyen paraderos y se logra bajar el valor de los pasajes. Es posible que esos dineros sean los que están dando un mayor beneficio a muchas personas. En todo caso, este es un tema doloroso para el país y también para los que hemos sido partícipes de esos hechos.

Cabe recordar que aquí se crea el Fondo de Apoyo Regional (FAR), el cual permitirá destinar recursos para el financiamiento de proyectos regionales, incluyendo el desarrollo del sistema de transporte ferroviario, aunque hay dudas respecto a la posibilidad de que ese Fondo pueda ser usado en áreas distintas del transporte.

En el poco tiempo que me queda, deseo reconocer los acuerdos a que se ha llegado con el Ministro al aprobar este proyecto de ley, estableciendo una minuta para el seguimiento de los alcanzados con relación al Subsidio Nacional del Transporte Público.

El Senador García se refirió a las zonas rurales que representa. Y quiero mencionar el último párrafo del acuerdo firmado por el Ministro de Transportes -aquí presente-, que dice: "Se adoptarán gestiones del caso para abordar la situación de los servicios de transporte público en las comunas de la provincia de Arauco en que se observan altos costos de traslado para los estudiantes, a pesar de ser una de las zonas de mayor pobreza del país".

Hace pocos días se retiró de circulación el bus que iba a Contulmo y a Tirúa. Entonces, ¿cómo se podían trasladar los estudiantes hasta sus respectivos liceos? Sencillamente estaban en una situación desesperada, por lo que decidieron tomarse el camino. Además, les era casi imposible pagar el valor del pasaje. Es decir, los más pobres tienen el transporte más caro.

Por lo menos aquí se ha hecho un reconocimiento y se dice que habrá una mayor preocupación por ellos.

Además, otro párrafo expresa que se va a tratar de arreglar el sistema ferroviario -evidentemente- y que el Metrotrén llegará hasta Coronel.

Pero es imposible no considerar a Lota, que está a pocos kilómetros de ahí, y que actualmente no tiene ni una sola fuente de trabajo. Toda la gente viaja a Concepción y Talcahuano a trabajar y estudiar. Por lo tanto, el Metrotrén debe continuar hasta Lota.

He conversado varias veces con el Ministro, don Pedro Pablo Errázuriz, quien se ha comprometido para que el Metrotrén llegue también hasta Lota. Considero que esos fondos servirán para esa tan aspirada necesidad de una comuna que necesita surgir, salir adelante. Lota requiere el respaldo del Gobierno central y, fundamentalmente, de los "recursos espejo" del Transantiago. De esa manera se da una clara señal en cuanto a que al menos en las regiones se está haciendo buen uso de estos fondos, los cuales llevarán progreso y mejoría en cada uno de esos sectores.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Novoa.

El señor NOVOA.– Señor Presidente, en febrero de 2007 se puso en marcha la peor política pública que haya conocido el país en muchas décadas. Contra un sinnúmero de opiniones, se cambió de raíz el sistema de transportes que regía en la Región Metropolitana hasta ese momento.

El sistema antiguo exhibía muchos problemas y generaba externalidades negativas, pero poseía varias ventajas: era barato, cumplía con las expectativas de los usuarios y funcionaba bajo una lógica de competencia que, en definitiva, le otorgaba grandes beneficios a quienes usaban el sistema e impedía grandes márgenes de utilidad para los operadores.

El Transantiago tiene sus ventajas, entre ellas, un sistema integrado de recaudación y un menor impacto en el medio ambiente. Sin embargo, experimenta un gran problema: no está orientado a la demanda ni cuenta con capacidad para responder a los cambios que se generen en el mercado del transporte. Es un sistema regulado con baja sensibilidad a las necesidades de los usuarios, sin una verdadera competencia entre los operadores. Por ello, no puede esperarse una eficiencia futura por esta vía.

La consecuencia de la implantación del Transantiago significó un deterioro enorme en la calidad de vida de millones de chilenos: más tiempo de viaje, más transbordos, más horas perdidas, más hacinamiento. Significó también el reemplazo de cientos, por no decir miles, de pequeños y medianos empresarios, quienes perdieron su fuente de trabajo, su actividad empresarial a manos de las concesionarias.

No obstante los grandes esfuerzos que ha hecho el actual Ministro de Transportes para solucionar los problemas del Transantiago y mejorarlo, me siento moral y políticamente impedido de votar a favor el proyecto, pues este sistema ha causado enorme sufrimiento a quienes represento en el Senado, y en este momento no puedo validarlo, con mi voto, porque

lo considero nefasto.

Además, voto en contra en general, por cuanto la suma destinada al subsidio es enorme. No me parece adecuado aprobar 1.500 millones de dólares, por los próximos 9 años, para subsidiar el transporte. No sé si se estudiaron las necesidades que realmente tiene nuestra población. No sé si no hay otras prioridades.

¿Es legítimo gastar todo ese dinero en subsidiar el transporte, en desmedro de la educación, de la salud, de los adultos mayores?

Los recursos que estamos por aprobar ahora, más lo que ya se ha gastado en el Transantiago, suman 20 mil millones de dólares. ¡20 mil millones de dólares! ¡Con esa cantidad hubiéramos podido tener rendimientos y beneficios sociales inimaginables!

Se dice que el transporte público es subsidiado en todo el mundo. Puede ser cierto. Pero en Chile no se subsidiaba. Y, en verdad, creo que quienes hoy lo usan echan de menos las micros amarillas.

Me preocupa también que, dando este subsidio, no tengamos certeza o claridad de que se vaya a exigir rendición de cuentas; no tengamos certeza o claridad de que, una vez instalado el concepto de que el transporte público debe ser subsidiado, no se vaya a aumentar constantemente su monto. Porque no hay Gobierno alguno que esté dispuesto a subir las tarifas si tiene a mano la posibilidad de sacar fondos públicos para subsidiar el transporte.

Además, creo que es tremendamente perjudicial aprobar este proyecto y, de alguna forma, validar el sistema, porque se abre la posibilidad de extenderlo a regiones.

Señor Presidente, se me acaba el tiempo. Le pido un minuto más para poder terminar.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Muy bien. Un minuto.

El señor NOVOA.– Como decía, esta iniciativa permitiría extender o replicar el Transantiago en regiones. Y eso podría ser muy nefasto para sus habitantes y para los miles de pequeños empresarios que en la actualidad se hacen cargo del transporte en ellas.

Por último, estimo que el concepto "fondos espejo" es lo más arbitrario e irracional que existe. No porque se haya implementado una mala política de transporte en Santiago, que implica perder miles de millones de pesos, necesariamente debemos gastar la misma cantidad en ese rubro en el resto del territorio.

¿Son esas las prioridades en regiones? ¿Requieren estas que se les subsidie el transporte, o tienen otras necesidades prioritarias?

Por eso, voto en contra de la idea de legislar.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Senador señor Escalona.

El señor ESCALONA.– Señor Presidente, quiero aclarar que este proyecto tiene como propósito ayudar a las regiones y no a Santiago, porque los recursos para la Región Metropolitana están en la Ley de Presupuestos del presente año, pero no para aquellas.

Lamentablemente, lo que ha ocurrido en este debate es una gran falacia, porque en las distintas exposiciones se ha omitido un hecho esencial: para poder establecer un contrapeso a una política de transporte que beneficia en forma exclusiva a los ciudadanos y ciudadanas de la Región Metropolitana, es indispensable aprobar el texto que nos ocupa. Porque el subsidio para el Transantiago -reitero- se encuentra financiado en la actual Ley de Presupuestos, no así su aplicación para las regiones.

Yo pregunto: ¿con qué legitimidad una autoridad pública puede tomar una decisión que rebaje, en aproximadamente un tercio, el costo de la tarifa del transporte en la Región Metropolitana y no hacer lo propio en las demás regiones?

Yo siento que eso permanece en la penumbra y es el defecto clave que tiene la llamada "política del Transantiago". Porque con recursos de todos los chilenos y chilenas se le abarata, en más o menos un tercio, el pasaje a cada persona que se traslada en la Región Metropolitana y no en el resto del país.

Entonces, ¡cómo la gente no se va a ir a la

Región Metropolitana! ¡Cómo los ciudadanos de regiones apartadas no se van a sentir discriminados! ¡Cómo no se van a generar movimientos sociales como el de Aysén y el de Tocopilla! Y así sucesivamente.

Yo creo que el "efecto espejo", que se definió a partir del año 2007, adolecía de un grave defecto: autorizaba gastos en infraestructura, pero no rebajas en las tarifas. Es decir, no establecía un subsidio para que la gente de regiones tuviera acceso a un transporte público de pasajeros como el que existe en la Capital, que es subsidiado.

Yo entiendo el pronunciamiento negativo del Senador Novoa. ¡Es obvio! Y me parece muy bien que defienda que los ciudadanos de Santiago Poniente (circunscripción que representa) tengan este subsidio. ¡Y lo reciben todos los días, en una cantidad muy elevada desde el punto de vista del valor del pasaje y de lo que ellos pagan cuando salen de sus hogares en la mañana y cuando regresan a él por la noche! Pero considero que es una discriminación profundamente odiosa el negar el mismo subsidio a los ciudadanos y ciudadanas de las otras regiones del país.

Eso es lo que estamos discutiendo ahora. Porque -insisto-, lamentablemente, permanece sin ser reconocido un hecho clave en esta discusión: que los recursos para el subsidio al transporte en la Región Metropolitana se hallan contemplados en la Ley de Presupuestos de este año, pero no los que se necesitan para subsidiar el pasaje en las demás regiones. Sin embargo, esta normativa, a partir del año próximo, así lo hará posible en las respectivas partidas de la Ley de Presupuestos.

En consecuencia, un mínimo sentido de país aconseja aprobar la idea de legislar. Porque aplicar el subsidio solo al transporte de la Capital puede empujar a que decenas de miles de familias se sientan estimuladas a emigrar hacia Santiago, sin que ello guarde correspondencia con una mirada mínimamente armónica de lo que debe ser el futuro de nuestra nación.

¡Cómo no se van a despoblar las zonas más apartadas si el transporte público de pasajeros se subvenciona en la Región Metropolitana y no en el resto del territorio, donde en algunos casos una persona tiene que pagar 2 mil pesos de ida y 2 mil pesos de vuelta para trasladarse 10 o 15 kilómetros en un vehículo en mal estado! ¡Cómo ella y su familia no van a pensar que es mejor ir a correr una suerte incierta a Santiago, que quedarse en una zona rural, donde ni siquiera pueden solventar mínimamente bien un transporte decente!

Por eso, quiero valorar -porque sé que no ha sido una tarea fácil para él- el esfuerzo del señor Ministro de Transportes, pues se trata de recursos importantes y cuantiosos, y todos los que hemos estado en la discusión de estas materias sabemos lo apretada que siempre es la mano de Hacienda.

En consecuencia, la provisión de estos recursos no ha sido una labor fácil para dicho Secretario de Estado a propósito del proyecto de ley que se somete a nuestra aprobación esta tarde.

He dicho.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero recordar en el Senado lo que planteamos en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados cuando discutimos este proyecto: que la compensación debía ser en proporción de uno a uno respecto de lo que se otorgaba a la Región Metropolitana y a las demás regiones.

Hoy día, en nuestro país existe una población de alrededor de 16 millones y medio de habitantes, de los cuales 6 millones y medio están en la Región Metropolitana, por lo que el porcentaje que a ella se le otorga no guarda relación con la compensación de uno a uno que deben tener las regiones.

Por lo tanto, aquí hay una abierta discrimi-

nación en la entrega de recursos a las regiones. ¡Una abierta discriminación! Lo hemos planteado desde el primer día. Y quienes las representamos tenemos la obligación de hacerlo presente en el debate de esta iniciativa.

Yo votaré favorablemente la idea de legislar, pero creo que estamos ante un proyecto doloroso y una votación que, en definitiva, nos avergüenza como país por tener esta política pública, que fue un fracaso. Pero no podemos dejar solas a las personas que hoy día se demoran más horas que antes en llegar a su casa, a su trabajo, o en volver a esos lugares.

No cabe duda de que los problemas sicológicos y la molestia y rebeldía de muchas personas que utilizan el transporte público en Santiago obedecen a la tremenda mala señal que se entregó mediante la aplicación de esta política pública, que fue un desastre.

En segundo lugar, señor Presidente, me parece que el tema de la evasión también se está abordando de manera tal que no sé cómo podrá solucionarse, porque ya se eleva sobre el 20 por ciento. Por eso, el subsidio es bastante mayor.

Por otro lado, considero fundamental que exista esta compensación al transporte menor, es decir, que no solo se subsidie al transporte mayor, porque en muchas regiones, especialmente la mía, los taxis y colectivos son esenciales como transporte público. De ahí que valoro el hecho de que se incorporen recursos para cambiar los vehículos, para construir paraderos, para apoyar, sobre todo, al transporte que se realiza desde las zonas rurales hacia las urbanas.

Junto con el Senador Pérez Varela -si no me equivoco- presentamos una indicación que, sin duda, no era admisible. Pero se le pidió al Ejecutivo -y en esto valoro lo acordado por las Comisiones de Hacienda y de Transportes, unidas- que parte de estos importantes recursos sirvieran para la conectividad del país, principalmente de la zona austral.

No es posible que todavía no haya conectividad entre Puerto Montt y Aysén. Por eso, tales recursos debieran, de alguna manera, utilizarse para tener a la brevedad la conectividad terrestre necesaria, con el fin de que esas dos regiones, que forman parte de nuestro territorio y que han estado demasiado olvidadas en los últimos años en cuanto a la inversión que se realiza, cuenten con el financiamiento para ello.

En ese sentido, señor Presidente, espero que con los 20 mil millones de dólares destinados a subsidios, además de los dineros que se entregarán en los próximos diez años, no se generen más conflictos. Porque hoy día en la Región Metropolitana existe, como nunca, una mayor cantidad de vehículos, justamente gracias al fracaso de la política de transportes.

Sin embargo, también queremos que haya más equidad en el uso de los recursos al interior de cada una de las regiones y que estos apunten a la necesidad de contar con mejor infraestructura -principalmente en áreas contaminadas, como ocurre en el caso de mi región, donde hay 17 comunas con plan de descontaminación- y a la necesidad de pavimentar la mayor cantidad de caminos rurales.

También se requiere que tales recursos se destinen al transporte en las regiones, porque de lo contrario continuará siendo de mala calidad. Se precisa inversión, ya que en muchos sectores los taxis colectivos y los buses no quieren entrar.

Por lo tanto, voy a aprobar en general el proyecto, pero esperamos que los subsidios se focalicen fuertemente en las regiones que realmente los necesitan y, sobre todo, en el transporte menor, que no ha sido considerado hasta ahora.

He dicho.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

El señor HORVATH.– Señor Presidente, en primer lugar, quiero destacar el incremento de los denominados “fondos espejo”, a raíz de las correcciones y necesidades del sistema de

transporte público de Santiago respecto de las distintas regiones de nuestro país, que experimentan un crecimiento desde 132 mil millones de pesos a un monto superior a los 180 mil millones.

También debo resaltar el hecho de que Senadores de otras regiones hagan presente la necesidad de integrar la zona austral. Esa es una necesidad país, no solo de las regiones que se encuentran aisladas, fundamentalmente por el potencial de desarrollo económico, social y ambiental existente en esas áreas especiales, y me refiero en particular a la Patagonia chilena.

Sin embargo, aparte de la conectividad marítima, aérea y terrestre, está la conectividad interior: caminos, sendas, balsas, pasarelas y todo lo que significa el transporte urbano, que aquí viene claramente amplificado, y además se halla el transporte entre distintas regiones.

Por ejemplo, entre las Regiones de Aysén y de Los Lagos se produce un fenómeno que juega en contra de la conectividad. La principal causa del aislamiento de la primera de las mencionadas radica en la falta de caminos de la segunda, específicamente entre Hornopirén y el sector de caleta Gonzalo. Es decir, se halla en otra región algo que es vital para Aysén y a futuro para Magallanes.

Por lo tanto, resulta muy difícil que los fondos destinados a la Región de Los Lagos sean utilizados en el proyecto respectivo. Y también es administrativamente difícil, o casi imposible, que recursos de la Región de Aysén se inviertan en la de Los Lagos.

Este es un problema que deseo resaltar, para que en el tramo faltante -en el que actualmente se deben hacer tres transbordos: en los fiordos de Reloncaví, Comau y Reñihué- se utilicen estos fondos, además de recursos sectoriales, porque se trata de una necesidad país.

No puede ser que el 34 por ciento de la superficie de Chile esté desconectado del resto del territorio por 80 kilómetros que falta por habilitar. Hay cuatro estudios de ingeniería completos. Y en el último he logrado insistir para que se esté construyendo, por etapas, una senda de penetración con un estudio de ingeniería definitivo, en el cual se amplía y se mejora, como digo, por etapas, lo cual también lo hace rentable desde el punto de vista socioeconómico, para que finalmente se resuelva el problema.

Es preciso destacar que en esa área la conectividad ha sido mejorada al reimpulsar un proyecto de transbordadores, el cual, con el transcurso del tiempo, de hacerse las coordinaciones respectivas, permitirá llegar al centro de la Región de Aysén desde Puerto Montt, y viceversa, en 17 horas.

De igual manera, cabe tener en cuenta la situación de Magallanes. La plantearon, en alguna medida, los señores Senadores de esa región. En la Comisión Especial de Zonas Extremas hemos adelantado en cuanto a la posibilidad de que opere un sistema de transbordadores entre Puerto Natales, Tortel y Puerto Yungay, lo cual permitirá, con los estudios y las exploraciones existentes, avanzar en hacer más expeditos los traslados y conseguir que finalmente la Patagonia completa quede conectada por el lado chileno.

En lo referente al transporte público, cabe destacar la consideración de distintos medios de transporte. Uno observa, con sana admiración, que otros países han sabido valorar y preservar sus tranvías, sus trolebuses, así como también los sistemas subterráneos y aéreos dentro de las ciudades. Es algo que tenemos que volver a construir.

La ampliación a los taxis colectivos implica incluir el más popular modo de traslado en casi todas las regiones. En tal sentido, es preciso hacer un esfuerzo por contar con las líneas y la calidad necesarias, y aprovechar la oportunidad en localidades como las de la Región de Aysén, en varias de las cuales se está cambiando de bencina a gas.

Hay proyectos con el Instituto de Investigaciones Agropecuarias para liberarnos del combustible tradicional y funcionar en el futuro

con energías renovables como la del alcohol, a partir del nabo forrajero.

Es decir, estamos, como siempre, ante una oportunidad.

Felicito al señor Ministro de Transportes, no solo por el esfuerzo desplegado, sino también por la capacidad de sintonizar con la diversidad de las regiones.

Llamo la atención para que en el Presupuesto de 2014, que se discutirá próximamente, se contemplen los ajustes necesarios entre ellas, por la influencia que eso tiene.

Voto a favor del proyecto.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Puede intervenir el Honorable señor Muñoz Aburto.

El señor MUÑOZ ABURTO.– Señor Presidente, al igual que un señor Senador que me precedió en el uso de la palabra, deseo valorar la creación del Fondo de Apoyo Regional, que permitirá destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional.

Los dineros serán manejados por el Ministerio de Transportes, mas el titular de la Cartera me ha señalado que habrá equipos técnicos, dirigidos por el secretario regional ministerial respectivo, para evaluar los proyectos relativos al transporte público.

Estimo importante el Fondo, porque se contempla un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas como Magallanes.

Se mantiene el correspondiente al transporte marítimo, al aéreo y al terrestre.

Al respecto, debo consignar la insuficiencia del subsidio aéreo para los trayectos entre la comuna de Punta Arenas y la de Porvenir o la de Cabo de Hornos, en relación con la demanda.

De otro lado, el operador no ocupa el subsidio marítimo desde la comuna de Porvenir a la de Punta Arenas.

Pero el mecanismo en análisis podría permitir un mejoramiento de la conectividad, con naves eficientes, más seguras y de mayor calidad, entre la capital regional, Punta Arenas, y la comuna de Cabo de Hornos.

Los aportes del Fondo permitirán subsidiar el transporte rural, en este momento suspendido. Los operadores solicitan un subsidio o una compensación por el servicio que prestan.

También he conversado con el señor Ministro sobre el mal uso del pase escolar. Dichas personas me han reclamado que adultos vinculados a las Fuerzas Armadas han incurrido en ello. Felizmente, las autoridades superiores han puesto coto a tales irregularidades.

Señor Presidente, voy a votar a favor del proyecto, porque este, de una u otra forma, va a potenciar la conectividad de una región extrema como Magallanes.

Y deseo sumarme a lo expresado por el Honorable señor Horvath, en el sentido de que si hay conectividad entre Toltén y Última Esperanza, es indudable que los magallánicos vamos a sentir que no seguimos siendo una isla, sino que estamos conectados con el resto del país. Ello, no solo a través de la vía aérea, sino también de la marítima, y no únicamente por tierra, lo que implica pasar por el lado argentino y no totalmente por el chileno.

Como ya lo señalé, la iniciativa potenciará todos los programas que tengan por finalidad reforzar el transporte público, sea urbano o rural, y en las modalidades de terrestre, marítimo o aéreo.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra la Senadora señora Lily Pérez.

La señora PÉREZ (doña Lily).– Señor Presidente, el año pasado no di mi voto para el Transantiago en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos. Comparto el criterio de que se trata de una materia de fondo, y comprendo lo expuesto por el Honorable señor Novoa, quien, además, representa a la Región Metropolitana. Y no me pronuncié a favor porque en ese proyecto no venía considerado lo que hoy día sí estamos votando: recursos para las regiones.

Obviamente, hay que separar: una cosa es el Transantiago, que resulta abominable y al

cual muchos de nosotros no hemos apoyado, y otra, los fondos para nuestras regiones.

La iniciativa en debate contempla un logro de Senadores de Renovación Nacional, como lo es la inclusión de los taxis colectivos en el subsidio. Creo que ello es muy importante, porque una gran cantidad de gente trabaja en esa actividad.

No podemos dejar sin los recursos de que se trata a nuestras regiones, que finalmente han sido las más golpeadas con el Transantiago. ¿Porque a cuánto asciende el déficit histórico de ese sistema? ¿A cuarenta millones de dólares mensuales?

¡MERVAL, en nuestra Región de Valparaíso, históricamente ha registrado un déficit de cuatro millones de dólares anuales!

Entonces, son situaciones completamente incomparables.

Lo anterior significa que MERVAL fue bien hecho. Es preciso reconocer cuando las cosas se hacen bien y cuando se hacen mal.

Por lo mismo, cabe consignar también que durante el actual Gobierno se va a reabrir la estación Valencia, en Quilpué -están las bases para hacerlo, además de mediar el compromiso y un protocolo impulsados por el señor Ministro de Transportes, con quien hemos estado en terreno-, cerrada de manera inconsulta en 2005. Para nosotros, ello es muy importante, por la gran cantidad de gente que va hacia la zona costera y regresa.

Espero que en la Ley de Presupuestos para el próximo año sigamos apoyando el Metro de Valparaíso -las cosas hay que decirlas: el logro que representa se concretó durante el Gobierno del Presidente Frei-, porque hemos aspirado siempre a que asimismo llegue hasta Quillota y La Calera. Y voy a seguir peleando por la consecución de tal objetivo.

En virtud de las consideraciones anteriores, no di en el pasado mi voto para el Transantiago, ya que a mi juicio no ha habido reciprocidad con las regiones. Pero lo que estamos votando hoy día es otra cosa: son recursos y subsidios que se van a entregar al transporte público en ellas.

Por esa razón, me pronuncio a favor.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.– Señor Presidente, Honorable Sala, Chile tiene una gran oportunidad: la de contar con un sistema de transporte público decente en todas las regiones. El Presidente de la República, Sebastián Piñera, envió a la discusión en el Congreso Nacional un proyecto de ley que crea el subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros.

Sin duda, la discusión y elaboración que haremos en el Senado deberá ir más allá del monto de los recursos involucrados y tendremos que concentrarnos en lo importante: que todas las Regiones puedan tener un sistema de transporte público de igual calidad, con indicadores de gestión y eficiencia que permitan visualizar dónde es preciso invertir y mejorar.

No solo nos importa resolver la situación del Transantiago y que este funcione bien -los ciudadanos de Santiago lo necesitan y lo merecen-, sino también que los mismos estándares de funcionamiento, los mismos indicadores, puedan ser medidos en regiones, de forma de ir extendiendo a cada una de las ciudades un sistema de transporte público decente y de calidad.

Las indicaciones que hemos aprobado en las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, después de un intenso debate e intercambio de ideas, constituyen un importante avance en la materia, especialmente para la calidad de los servicios en regiones. En efecto, además de incrementarse los recursos, es factible el establecimiento de equipos profesionales que ejercerán sus funciones de manera permanente en las secretarías regionales ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.

Asimismo, en el proyecto de ley se establece una línea de financiamiento específica para el transporte rural -lo solicitamos especialmen-

te con el Senador señor Prokurica- y la posibilidad de que el Estado aporte con el desarrollo de infraestructura en terrenos municipales y privados, lo que ofrece una oportunidad para la construcción de terminales en pueblos y ciudades que hoy no cuentan con ellos.

De igual modo, el debido tratamiento de la modalidad regulatoria de "perímetros de exclusión" permitirá incorporar, de manera efectiva y eficiente, los beneficios de la ley de subsidios en las tarifas de zonas no licitadas. Ello se hará en forma transparente e incorporará perfeccionamientos en la calidad de los servicios y la tecnología.

Adicionalmente, se establecen mejores prácticas de transparencia y de evaluación de los programas de subsidio, con carácter público, especialmente en lo que respecta al Transantiago, y se flexibilizan algunos aspectos de la tramitación de los procesos de licitación de vías para hacerlos más expeditos.

Los objetivos fundamentales que persigue esta importante iniciativa son los siguientes:

-Incrementar el subsidio permanente dispuesto en el artículo 2º de la ley Nº 20.378, de 2009, que creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, y los aportes adicionales establecidos en sus artículos tercero y cuarto transitorios, relativos al subsidio transitorio para el Transantiago y al de carácter especial para los gobiernos regionales, respectivamente.

-Dar eficiente cobertura a las necesidades de compensación derivadas del menor pago de los estudiantes en el transporte público mayor.

-Otorgar más cobertura y proyección a iniciativas y proyectos desarrollados en regiones.

-Crear un Fondo de Apoyo Regional, que permita destinar recursos al financiamiento de proyectos de relevancia regional e interregional, y proveer de una efectiva posibilidad de desarrollo al sistema de transporte ferroviario.

Uno de los aspectos en que trabajamos especialmente con el señor Ministro de Transportes dice relación con el fortalecimiento de MERVAL, en la Región de Valparaíso, mediante la adquisición de ocho trenes de última generación, con un costo importante, lo que permitirá abrir la estación Valencia, en Quilpué, asunto en el que hemos estado trabajando con mi Honorable colega Lily Pérez.

-Mejorar las regulaciones al subsidio regional con relación al sistema de transportes y establecer la exigencia de evaluar cada dos años el funcionamiento del Transantiago.

-Perfeccionar diversos aspectos de gestión y permitir la utilización en ello de una parte de los subsidios que se entreguen.

-Promover el fortalecimiento del transporte público en zonas rurales.

Tal como lo señalé durante el debate en las Comisiones unidas, no me cabe sino valorar la disposición demostrada por el Poder Ejecutivo para incluir en el subsidio al transporte público la reparación de los ascensores en Valparaíso, así como también la posibilidad de potenciar el sistema ferroviario (MERVAL) que opera en nuestra Región, a lo cual ya me referí.

Cabe agregar que las reparaciones de gran envergadura que se están efectuando en la subida Alessandri, en Viña del Mar, corresponden a una obra que se está financiando con recursos provenientes del subsidio, resultado del denominado "efecto espejo". ¡Es el primer proyecto en Chile financiado en esa forma! Agradezco que el señor Ministro haya escuchado nuestra petición al respecto.

Me gustaría señalar, como mención aparte,...

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Concluyó su tiempo, Su Señoría.

El señor CHAHUÁN.– Concédame un minuto más, señor Presidente.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Puede concluir.

El señor CHAHUÁN.– Hacía referencia a la situación provocada por la implementación del plan de transporte público en la Región de Valparaíso. Efectivamente, un sinnúmero de dueños de buses de data superior a 18 años se

encontraron impedidos de concursar en el sistema. Ellos realizaron una serie de inversiones en nuevos vehículos a fin de participar en las licitaciones y finalmente no pudieron hacerlo en forma individual, por lo que quedaron en una posición desmedrada. En consecuencia, pido considerar la posibilidad de otorgar algún tipo de reparación en ese caso.

Por último,...

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Terminó su tiempo, señor, Senador.

El señor CHAHUÁN.– Finalizaré en seguida, señor Presidente.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene solo un minuto más.

El señor CHAHUÁN.– Por último, los recursos que el Estado invertirá tienen que cambiar la vida y la forma de trasladarse en nuestras ciudades, sobre la base de que podamos disponer de una alternativa decente, digna y eficaz para dejar el auto en la casa y transportarnos con calidad y eficiencia.

Uno de los aspectos que se incorporaron y que fue objeto de un proyecto de acuerdo que presentamos con el Senador señor Prokurica es el de permitir la extensión del subsidio al transporte público a los taxis colectivos. Es una norma revolucionaria que hará posible, no solo mejorar y modernizar la flota, sino también establecer condiciones para que el beneficio llegue a todos y cada uno de los chilenos.

Muchas gracias.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.– Señor Presidente, votaré a favor del proyecto fundamentalmente por haber sido mejorado en forma sustancial gracias al aporte de los parlamentarios de Oposición, quienes plantearon la necesidad de hacer perfeccionamientos que fueron acogidos por el Ministerio de Transportes.

La iniciativa crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos y creando el Fondo de Apoyo Regional. La idea es mejorar el servicio en regiones, especialmente en zonas rurales y ciudades no licitadas, a fin de contar con un esquema que permita una adecuada planificación y un ordenamiento con mejores estándares de calidad y regulación de los precios de viaje.

Por ello, se introdujeron mejoramientos en el fortalecimiento institucional y en la garantía del uso eficiente y eficaz de los recursos en regiones. Aquí se han mencionado los problemas de implementación.

Asimismo, se busca facilitar el otorgamiento de recursos al transporte rural; la habilitación de terminales y rodoviarios; mejorar las exigencias de indicadores de calidad del servicio de los operadores en el sistema del transporte público; garantizar mayor eficiencia en los programas de chatarrización y modernización; regular la figura del perímetro de exclusión a fin de establecer condiciones de operación de los servicios de transporte; compensar a los operadores regionales que otorgan beneficios al pasaje escolar, y optimizar determinados aspectos de los procesos licitatorios.

Se incorporan, además, diversas adecuaciones formales a fin de asegurar que no quede espacio para dudas interpretativas sobre el alcance de la ley.

Y, por último, cabe destacar también que el señor Ministro se comprometió, en el seno de la discusión de las Comisiones unidas, a actualizar los compromisos del Protocolo de 2010.

Dicho esto, señor Presidente, quiero ser consecuente, en el momento de aprobar este subsidio al transporte público, con lo que ha sido el debate en esta Sala acerca del financiamiento al Transantiago.

Hago presente que al menos un par de Senadores, sobre todo de la UDI, han manifestado su oposición al proyecto. Destaco, en particular, la postura del Senador Novoa. Y la agradezco, porque obedece a la consecuencia de lo que él ha planteado desde el principio, en el sentido de no estar de acuerdo, más allá de cómo funciona el sistema, con establecer sub-

sidios permanentes al transporte público.

Ya sostuvimos esa discusión años atrás, a propósito del Transantiago, cuando se pidió financiamiento para subsidiar el transporte público. Y hay razones para uno y otro lado. Cada cual con la suya.

Yo siempre he sido partidario -lo he dicho en esta Sala y lo reitero- de que exista tal subsidio. Debe ser de carácter permanente y orientado a dos áreas: a la operación (subsidio a la tarifa) y a la infraestructura. Este último siempre ha estado presente. El Senador Novoa manifestó que el sistema anterior operaba con costo cero para el Estado. Eso no es efectivo. Funcionaba con subsidio fiscal a la infraestructura, lo cual permitía operar a los micreros de líneas privadas de transporte público.

Pero, más allá de las externalidades negativas, yo siempre he sido partidario de tener una política nacional de transporte público que incluya un subsidio estatal, porque considero que es un servicio de primera necesidad.

¡Necesitamos transporte público eficiente!

¡Necesitamos transporte público seguro!

¡Necesitamos transporte público no contaminante!

Necesitamos un transporte público que facilite la vida y la integración de las personas en cada una de las ciudades en las que este se desarrolla.

Esa es la razón por la cual no entro a profundizar en algo que ya sabemos: que el año 2010 acordamos un protocolo que señalaba que con 200 millones de dólares por año se arreglaba definitivamente el Transantiago. Sin embargo, a la vuelta de un año y medio el actual Ministro de Transportes nos pide mil 500 millones de dólares anuales (750 millones para el Transantiago y 750 millones para regiones), durante diez años, lo que suma 15 mil millones de dólares.

En este mismo Senado tuvimos, como alguien recordó, una tremenda discusión sobre la materia, y la Oposición terminó entregando mil pesos de financiamiento al Transantiago. Como gran escándalo, se dijo: "¡Cómo se le van a destinar 60 millones de dólares en subsidio al Transantiago! ¡Este sistema significa un despilfarro!", etcétera.

Hoy día estamos hablando de mil 500 millones de dólares, y nadie se escandaliza.

También quiero dejar constancia de que aquí se han hecho afirmaciones que no son efectivas.

Los grandes beneficiarios del aporte que ha hecho el Estado al transporte público -y este Senado ha contribuido a la entrega de tales subsidios, en particular en la Región Metropolitana- han sido los usuarios del Transantiago. Es la gente que se ha ahorrado por viaje 200 o 300 pesos al pagar una tarifa inferior. Es la gente que se ha ahorrado 600 u 800 pesos al tomar dos micros, porque, a diferencia de antes, ahora no debe pagar dos pasajes. En efecto, hoy puede, con un solo pasaje, usar dos o tres veces el servicio, incluso el de Metro. A propósito, cabe mencionar que se democratizó el uso de este. Este es otro beneficio que también ayuda a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Santiago.

Entonces, cuidado con las afirmaciones que se formulan. No nos olvidemos de…

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Ha concluido su tiempo, señor Senador.

Le doy un minuto adicional.

El señor PIZARRO.– Gracias, señor Presidente.

Por lo menos, tratemos de tener un mínimo de coherencia en las argumentaciones que aquí se entregan.

Por ello -insisto-, considerar consecuentemente que no debe existir un subsidio al transporte público, porque obedece a una determinada visión de cómo debe funcionar el transporte en las distintas urbes en nuestro país o en el mundo, es una postura. Y la considero legítima y razonable.

En el Senado siempre planteé que era partidario de tener un subsidio al transporte público; esto es, que debían existir operadores

privados, pero con un subsidio en beneficio de los usuarios que se aplicara a la tarifa y a la infraestructura, que permitiera contar con un servicio de transporte seguro, eficiente para todos y cada uno de nuestros compatriotas.

He dicho.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra la Honorable señora Allende. Después, el Senador señor Hernán Larraín.

La señora ALLENDE.– Señor Presidente, en verdad, yo tampoco quiero profundizar mucho en el tema del Transantiago, pues lo hemos debatido en varias ocasiones, cada vez que llega un proyecto para ir en su ayuda.

No puedo decir que me siento orgullosa del actual sistema de transporte. Su espíritu original era cambiar un sistema altamente inseguro, contaminante y bastante deficitario en una serie de aspectos. Pero la forma en que se implementó dejó mucho que desear. Implicó tremendos errores, que han sido difíciles de enmendar.

Sinceramente, pienso que todos los Ministros -los anteriores y el actual- han tratado de mejorarlo y han lidiado con problemas complejos, lo que todos reconocemos.

Como dije, no nos podemos sentir orgullosos de nuestro sistema de transporte público. Pero ello no significa que no debamos trabajar para perfeccionarlo.

Nosotros tenemos que legislar para establecer un sistema de transporte público racional, moderno, adecuado, eficiente, no contaminante, etcétera. Y claramente este va a requerir un subsidio. Hoy día ello es incuestionable. Por eso apoyaré el proyecto que crea el subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros y el Fondo de Apoyo Regional (FAR).

Es lamentable que el año pasado prácticamente no hayamos podido disponer de recursos para dicho fondo, que es muy fundamental para las regiones.

En tal sentido, el hecho de que hasta el día de hoy no logremos mejorar el Transantiago y convertirlo en el sistema de transporte que todos deseamos no justifica seguir postergando a las regiones. He escuchado a Senadores representantes de la Región Metropolitana decir: "Por ningún motivo apoyaré este proyecto. Por una mala política para Santiago, no tenemos por qué continuar gastando más dinero en las regiones". Aunque tal planteamiento es legítimo, creo que nuestras regiones sí necesitan de este financiamiento "espejo", como lo hemos llamado.

Asimismo, quiero agradecer al señor Ministro que haya acogido un planteamiento que formulé como parte de estas políticas de transporte. Me refiero al uso del taxi colectivo. En la Región de Atacama, este es prácticamente el único sistema de transporte público. En mi opinión, más del 90 por ciento de la ciudad se traslada en ellos.

Este es un tema muy importante.

Si bien no hay un subsidio directo a la tarifa, el aporte fiscal permitirá modernizar los paraderos y actualizar los GPS y las demás tecnologías. En mi región se está haciendo un esfuerzo muy grande en esta materia. Los gremios del sector están muy organizados. Yo permanentemente dialogo con ellos, por lo menos con sus dirigentes más destacados. Dicho esfuerzo se traduce en el objetivo de trabajar de manera más ordenada y tener buenos paraderos. Incluso, muchos choferes ya han hecho la conversión a gas, como una forma de rebajar costos.

En este punto sí se observa un problema. Obviamente, no es materia de esta iniciativa, pero no podemos dejar de consignar el drama que vive parte importante de la población a raíz del alto costo de la bencina: bordea los mil pesos (más de 900 pesos) el litro. Ese tremendo costo genera una enorme dificultad.

Peor aún, a diferencia de lo que ha ocurrido con el Ministro de Transportes, que en general ha estado muy abierto a recoger las sugerencias, nos hemos topado con una muralla cuando hemos reclamado hasta la saciedad que no

podemos seguir con el actual modelo de impuesto específico a la bencina. No quería dejar de mencionarlo, porque hay grandes empresas que no pagan este tributo. En cambio, el pasajero sí lo tiene que cancelar. Creo que eso no se sostiene.

En concreto, es muy importante que por primera vez se incluya a los taxis colectivos en este beneficio, lo que permitirá modernizar su servicio.

Además, se habla de apoyo por parte de un equipo profesional.

Sobre el particular, conversé con el señor Ministro. En verdad, no entiendo. En la Región de Atacama, por ejemplo, los proyectos han tardado su implementación tremendamente. A veces demoran más de un año. Evidentemente, es tiempo perdido. Entonces, parece que falta equipo, falta capacidad profesional, falta un recurso humano más diligente…

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Ha concluido su tiempo, señora Senadora.

Le concedo un minuto adicional.

La señora ALLENDE.– Gracias, señor Presidente.

Decía que falta un equipo humano más diligente a la hora de elaborar un proyecto que tenga reales posibilidades de recibir esos recursos.

Por último, hay un asunto que no sé si está suficientemente claro para quienes representamos a regiones. Yo, hasta el día de hoy, ignoro cómo se está distribuyendo este recurso espejo en las regiones. Al respecto, creo que ha habido poca transparencia.

Entiendo que una parte tiene que ver con ciertos parámetros que aplica el Ministerio del Interior y otra, con el orden en que, aparentemente, llegan los proyectos. Al parecer, el que se presenta primero recibe recursos primero. Sin embargo, el Ministro de Transportes me ha dicho que los fondos están concentrados hoy día en Antofagasta, La Serena, Concepción y Valparaíso. Si seguimos así, una vez más postergaremos la ayuda a las demás regiones, que a lo mejor están más alejadas, poseen menos recursos humanos o han experimentado más dificultades para elaborar sus proyectos.

Por ello, señor Presidente, es fundamental contar con un adecuado concurso humano de apoyo, que permita a los interesados postular a proyectos regionales.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Senador señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN.– Señor Presidente, la expresión "Transantiago" está unida a un profundo dolor de los habitantes de la Capital, sobre todo de los más humildes, porque su implementación, en particular durante los primeros años, implicó una verdadera humillación -así se decía entonces- por todo lo que le significó a la gente en términos de pérdida de tiempo, de postergación, de dificultades de distinta naturaleza, las cuales se han atenuado, pero, lamentablemente, no de modo suficiente.

Por eso, entiendo las expresiones del Senador Novoa, quien está preocupado de las personas, a diferencia de otros colegas a los que les interesa más solucionar los problemas ambientales, en circunstancias de que aquí se busca ver cómo mejorar la calidad de vida de la gente.

Este proyecto de ley, por desgracia, no resuelve ese punto.

En todo caso, más lamentable fue la decisión que el Senado tomó el año 2009, producto de un acuerdo político que le salvó la vida al Transantiago. Personalmente, era partidario de terminar con este sistema y volver al modelo antiguo, pero corregido y mejorado. No era buena idea mantener el Transantiago, que estaba llamado a seguir causando dolores en la población y, además, a abrir una sangría económica infinita.

Igual se aprobó, lamentablemente, la iniciativa pertinente el 2009. Yo, por lo menos, he sido coherente: no voté a favor de ese acuerdo, pues me pareció que no era el camino para resolver un problema tan delicado.

Han pasado los años y -por cierto, como

era de prever- los recursos considerados para el subsidio permanente que se instaló en ese tiempo han resultado inferiores a las necesidades. Y ahora, nuevamente, tenemos al frente un incremento: se propone elevar en 75 mil millones de pesos el subsidio ya aprobado de 115 mil millones, lo que representa un aumento de 65 por ciento.

Lo anterior nos lleva a una cifra, como ya se ha señalado, de 750 millones de dólares para el Transantiago, lo cual, sumado a la operación espejo en regiones, da un gasto total de 1.500 millones de dólares al año.

¡Esta es la realidad!

Tal monto corresponde a toda la reforma tributaria, más un 50 por ciento; es decir, una reforma tributaria y media. Esta generará recursos que se destinarán a mejorar la educación, lo que se considera la prioridad nacional. Sin embargo, con la iniciativa que nos ocupa gastaremos, ¡sin decir "agua va"!, una cantidad superior, porque debemos hacernos cargo de esta tragedia, de esta pésima política pública.

Como ya se ha recordado, los montos de que hablamos son verdaderas cifras de país. Vamos a gastar 20 mil millones de dólares en un período de 15 años. Francamente, esto me parece una suerte de escándalo social.

Con todo, siendo Senador regional y valorando la necesidad de estos recursos -y, probablemente, de muchos más-, creo que esta es una mala manera de asignar fondos.

¿Les han preguntado a las regiones -si acaso pudieran opinar- cómo gastarían ellas los 750 millones de dólares? ¿Los invertirían en mejorar los sistemas de transporte público? ¿No existen otras prioridades que les interesaría resolver? Aquí, para justificar y legitimar el gasto que causa el Transantiago, se les entrega plata a las regiones. ¡No por amor a ellas, sino por la presión de los parlamentarios regionales, quienes reclamamos por la excesiva asignación que se otorgó a una región en particular, en desmedro del resto!

Aquí no ha habido una real voluntad descentralizadora. Solo se justifica un gasto con un fondo mejorado, y se hace un esfuerzo para ocupar de buena manera los recursos en regiones.

Pero digámoslo de verdad: acá no ha existido una política de regionalización ni de participación regional para definir las prioridades en la asignación de las platas.

Y eso -perdónenme- no me parece bien.

Yo entiendo y valoro los esfuerzos realizados por el actual Ministro de Transportes y por los anteriores. También se intentó lo propio durante el Gobierno de la Presidenta Bachelet, cuando se instaló esta política a comienzos de 2007. Lamentablemente, por más esfuerzos que se hagan, tengo la impresión de que este problema no encontrará solución. ¡Va a seguir siendo un mal sistema; los habitantes de la Capital van a seguir sufriendo un mal transporte público, y los chilenos vamos a tener que seguir pagando la cuenta!

Esa es la verdad.

En consecuencia, no quiero ser cómplice de una mala política. No votaré en contra del proyecto, como lo hice el año 2009, porque sé del esfuerzo que está realizando el Gobierno y su Ministro de Transportes, y conozco, asimismo, los beneficios que esto trae para las regiones.

Me abstendré, porque quiero dejar estampada mi protesta por esta grave política pública, que ha causado mucho daño a los chilenos y ha costado al país una enorme cantidad de plata, la cual de seguro generaría mayor beneficio social si se pudiera gastar en resolver otros problemas que afectan a Chile.

He dicho.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Uriarte.

El señor URIARTE.– Señor Presidente, ya lo ha dicho todo el Senador Larraín.

Yo soy un convencido de que, cada vez que se discuta en el Congreso Nacional alguna norma vinculada a un sistema de subsidio al transporte público, necesariamente vamos a

terminar debatiendo sobre el Transantiago. Y por una sola razón: porque su suerte se halla unida indisolublemente -para bien o para mal- a cualquier tipo de subsidio en este ámbito.

Por eso aparecen las referencias una y otra vez al Transantiago.

Dicho sistema será recordado no solo como la peor política pública que se haya implementado en nuestro país, sino también como un instrumento de mucho sufrimiento humano, en el cual las personas lo empezaron a pasar muy mal; en el cual las arcas fiscales se vieron afectadas fuertemente, transformándose en un verdadero barril sin fondo; en el cual no hubo, ni ha habido, cómo evitar la evasión y el aumento de todos los indicadores. Por todo ello, los verdaderos afectados por el Transantiago son los usuarios, los que sufren todos los días.

Por tal razón, desde el año 2007 -12 de febrero, recuerdo; cuando se lanza el Transantiago-, he sido un ferviente opositor a este sistema. Preveía que iba a ocurrir todo lo que finalmente terminó sucediendo: un grave daño a las personas y, además, un grave daño a las arcas públicas.

Sin embargo, cuando en 2009 surge la posibilidad de salvar el Transantiago -me tocó participar en el estudio de esa iniciativa-, hicimos un esfuerzo honesto por sacar adelante algo que estaba totalmente colapsado. Todos contribuimos en tal empeño. En esa época, nosotros como Oposición también aportamos. Dimos nuestros votos para que el proyecto se aprobara, pero con la secreta esperanza de que se viera reflejada una mejoría sustancial al transporte público de las regiones, que era y sigue siendo el hermano pobre del sistema de transporte público nacional.

¡Eso quiero hoy día rescatar! Y solo en función de ello, anuncio mi voto favorable a esta iniciativa de ley.

En verdad, sigue habiendo muchas inequidades entre el transporte público que se ve dentro del anillo urbano de Américo Vespucio, en Santiago, y el que se desarrolla afuera de él. ¡Son demasiadas las inequidades, las asimetrías, las diferencias, todas odiosas!

Mientras en la Región Metropolitana quedan por pavimentar solo 270 kilómetros de caminos rurales, en la Región de Coquimbo, de 5 mil 500 kilómetros quedan por pavimentar 4 mil.

Esa es la realidad que uno debe observar prácticamente en todas las regiones del país. Hay todavía un déficit en infraestructura vial gigantesco. Existe una brecha en materia de acceso a la conectividad aún muy grande.

Solo en razón de ese entendido, así como de la posibilidad de modernizar la flota; de mejorar la tarifa; de lograr una calidad de servicio mucho mejor, con más frecuencia; de contar con buses más modernos, chatarrizando todo lo que se pueda; de construir paraderos; de semaforizar las grandes ciudades, que han tenido un crecimiento explosivo en los últimos años, es que yo estoy dispuesto, obviamente, a votar a favor de este proyecto de ley, para terminar de una vez por todas con tanta inequidad, injusticia y daño que se ha hecho a millones de chilenos.

El señor LABBÉ (Secretario General).– ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Terminada la votación.

—Se aprueba en general el proyecto (26 votos a favor, uno en contra, una abstención y un pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Pérez (doña Lily), Rincón y Von Baer y los señores Bianchi, Cantero, Chahuán, Coloma, Escalona, Frei (don Eduardo), García, García-Huidobro, Girardi, Horvath, Lagos, Muñoz Aburto, Orpis, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Rossi, Ruiz-Esquide, Sabag, Uriarte, Walker (don Patricio) y Zaldívar (don Andrés).

Votó por la negativa el señor Novoa.

Se abstuvo el señor Larraín (don Hernán).

No votó, por estar pareado, el señor Espina.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– ¿Plazo de indicaciones?

El señor GARCÍA.– El 26 de agosto.

El señor PIZARRO.– Señor Presidente, si no hay indicaciones, lo podemos dar por aprobado también en particular.

El señor PROKURICA.– De acuerdo.

La señora ALLENDE.– Sí, señor Presidente.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Por eso pregunto si hay ánimo de presentar indicaciones.

El señor PIZARRO.– No es necesario, señor Presidente. Le propongo que apruebe el proyecto en particular con la misma votación.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Conforme. Si ese es el espíritu, procederíamos de esa forma.

—Por no haberse presentado indicaciones, se aprueba en particular el proyecto con la misma votación anterior (26 votos contra uno, una abstención y un pareo), y queda despachado en este trámite.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Ministro señor Larroulet.

El señor LARROULET (Ministro Secretario General de la Presidencia).– Señor Presidente, en verdad, la discusión de este proyecto me ha motivado a pedir la palabra, especialmente porque he sido aludido por uno de los señores Senadores.

No hay duda de que, junto con esta iniciativa y los recursos comprometidos en ella, el debate ha estado centrado en la política pública que el Transantiago ha significado en estos años. Hay que recordar esa frase de un ex Ministro de Estado del Gobierno de la Presidenta Bachelet que dijo que este era el peor error de política pública en la historia del país.

No hay duda de que eso es así. Aquí se han mencionado los recursos involucrados en esta política pública. Lo ya gastado y lo que va a significar durante los próximos 11 años son aproximadamente 20 mil millones de dólares. Eso es alrededor de un tercio del Presupuesto anual de la Nación.

Es decir, es evidente que representa un costo enorme para todos los chilenos.

Este es el resultado de un mal diseño, de una implementación apresurada y, además, errónea.

A propósito del debate generado en el país, cuyo centro es la equidad, la igualdad y la distribución del ingreso, también parece relevante decir que quizás no hay un atentado mayor en contra de los pobres que el diseño y la implementación del Transantiago.

Un Senador que me antecedió habló de "dolor". Yo creo que el dolor mayor son esas horas que los más pobres de Santiago tienen que demorarse desde su hogar hasta su lugar de trabajo, precisamente por este diseño y por esta implementación del Transantiago.

No hay duda de que nos debe doler esa política pública tan equivocada.

Sin embargo, los Gobiernos se tienen que hacer cargo de los errores de otras Administraciones. Y eso es lo que ha hecho la nuestra. Y aquí, sin distinciones, todos los sectores han valorado el esfuerzo que el Presidente Sebastián Piñera ha efectuado para poder corregir este enorme error de política pública en que incurrió el Gobierno anterior.

¿Y qué se ha hecho? Como el Ministro de Transportes es muy modesto, quiero señalar lo que hemos realizado para tratar de reparar y mejorar el sistema de transporte público, de modo que esté a la altura de lo que los chilenos se merecen, especialmente los más pobres.

Hemos mejorado, fundamentalmente, las inversiones para corregir el mal diseño del sistema.

Asimismo, hemos cambiado a fondo lo referente a los incentivos. Informo que los últimos antecedentes de evasión, por ejemplo, muestran una reducción de 30 por ciento en ella, y que el mes pasado la frecuencia del sistema mejoró al nivel de obtener su mejor resultado desde su implementación inicial. Además, estamos empezando a observar resultados po-

sitivos en la calidad del servicio no solo en frecuencia, sino que también en tiempos de viaje.

En suma, ha sido un costo enorme para el país y sobre todo para los habitantes de Santiago.

Pero, con el esfuerzo que estamos realizando desde el Gobierno para cambiar, mejorar y corregir los errores enormes de esta política pública, estamos saliendo adelante. Y ese es el sentido más profundo de este proyecto: dar el horizonte de tiempo necesario para que todos los chilenos y los santiaguinos especialmente tengan el sistema de transporte público que realmente se merecen.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).– Tiene la palabra el Ministro señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Yo invito a los Honorables Senadores a acompañarme: una vez a la semana uso el Transantiago para poder vivir la experiencia en forma directa. En mi opinión, algunas cosas han ido mejorando progresivamente.

Pero, me gustaría hablar más bien de regiones. Porque, en realidad, este proyecto y todo el trabajo que hay detrás están enfocados esencialmente a mejorar la ley actual respecto de su uso y sus capacidades en regiones. No solo aumentan los montos, sino también las posibilidades para satisfacer verdaderamente las distintas necesidades.

Quiero destacar solo dos cosas:

Lo primero es que se destinan recursos para poner equipos técnicos en las regiones. Eso -que tal vez no se nota en su importancia- hace una diferencia muy profunda. La problemática de transporte es local. Uno puede definir estándares y una política nacional, pero el problema es local y requiere equipos del lugar. Pues bien, eso está en este proyecto, y estoy muy agradecido del apoyo transversal que ha tenido. Creo que es una muy buena noticia.

Y lo segundo es que, obviamente, la implementación y la transformación deben ser paulatinas y cuidadosas, pero la priorización la construyen las regiones. Cada una de ellas prioriza los recursos de la manera que crea más razonable. Por lo tanto, me parece que no solo hay una transformación en la visión del transporte, sino que también en la visión de la política pública. Y eso es muy positivo.

SANCIONES A COMERCIALIZACIÓN DE HILO CURADO

El señor PIZARRO (Presidente).– Conforme a lo convenido por la Sala, corresponde tratar en particular el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que sanciona la comercialización del hilo curado, con segundo informe de la Comisión de Salud.

—Los antecedentes sobre el proyecto (8576-11) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley (moción de los Senadores señores Girardi, Chahuán, Rossi, Ruiz-Esquide y Uriarte):

En primer trámite, sesión 48ª, en 11 de septiembre de 2012.

Informes de Comisión:

Salud: sesión 48ª, en 11 de septiembre de 2012.

Salud (segundo): sesión 48ª, en 14 de agosto de 2013.

Discusión:

Sesión 48ª, en 11 de septiembre de 2012 (se aprueba en general).

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– La iniciativa fue aprobada en general en sesión de 11 de septiembre de 2012 y cuenta con un segundo informe de la Comisión de Salud, la cual deja constancia, para efectos reglamentarios, de que no hay artículos del proyecto que no hayan sido objeto de indicaciones ni de modificaciones.

La Comisión efectuó diversas enmiendas al texto aprobado en general, todas las cuales acogió por unanimidad, por lo que deben ser

votadas sin debate, salvo que algún señor Senador manifieste su intención de impugnar una proposición o se presenten indicaciones renovadas.

Sus Señorías tienen en sus escritorios un boletín comparado que consigna, en la segunda columna, las enmiendas introducidas por la Comisión de Salud en su segundo informe, y en la tercera, el texto que quedaría al aprobarlas.

El señor PIZARRO (Presidente).– En votación particular el proyecto.

—(Durante la votación).

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra para fundamentar el voto el Honorable señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.– Señor Presidente, vamos a aprobar esta iniciativa.

Deseo felicitar a algunos Diputados, entre los cuales se halla Leopoldo Pérez, quien lideró una iniciativa similar en la Cámara Baja.

Se presentaron dos mociones: una en la Cámara de Diputados y otra en el Senado, con textos relativamente similares.

Agradezco al Gobierno del Presidente Piñera por poner urgencia a este proyecto. La idea es que hoy en el Senado podamos despachar una de las mociones.

Lo cierto es que reconozco que acá hubo un esfuerzo colectivo de un grupo de Diputados, entre los cuales se encuentra -reitero- Leopoldo Pérez y Matías Walker. Igualmente en el Senado se produjo un aporte importante de los miembros de la Comisión de Salud, que integran los Honorables señores Girardi, Ruiz-Esquide, Uriarte y quien habla.

Por consiguiente, estamos ante una demostración de que pueden trabajar en equipo Senadores y Diputados para sacar en forma rápida un proyecto de ley trascendente, para establecer, en definitiva, una sanción pecuniaria de 2 a 10 unidades tributarias mensuales a quien utilice hilo curado. Y el que lo produzca, acopie o comercialice, será castigado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y una multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales.

Resulta relevante señalar que en el articulado se define lo que se entiende por "hilo curado". Adicionalmente, se hace una salvedad respecto de las personas que practican el volantinismo en términos de prescribir que ellas podrán, si son mayores de edad, usar hilo curado para sus competencias, pero sometiéndose a una especial regulación relativa tanto a los lugares como a la necesidad de cumplir algunas exigencias, que serán determinadas a través de un reglamento dictado por la Subsecretaría de Salud Pública y la Subsecretaría del Deporte.

Por tanto, tenemos un buen proyecto de ley.

Y nuevamente reconozco el esfuerzo de los Diputados. En particular, me refiero a Leopoldo Pérez y Matías Walker, quienes contribuyeron a sacar adelante esta moción.

El señor PIZARRO (Presidente).– Imagino que la iniciativa a la cual Su Señoría hace referencia incluye al Diputado Matías Walker, que vino a preguntar varias veces sobre el particular.

El señor CHAHUÁN.– Lo mencioné tres veces.

El señor PIZARRO (Presidente).– Vamos a dejar constancia de eso.

Tiene la palabra para fundamentar el voto el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.– Señor Presidente, seré muy breve.

Solo pretendo felicitar a…

El señor NOVOA.– Señor Presidente, no se votó en particular el proyecto anterior.

El señor PIZARRO (Presidente).– Ahora estamos votando la idea de legislar respecto de otra iniciativa, señor Senador.

El señor NOVOA.– Me refiero a la votación anterior.

El señor PIZARRO (Presidente).– Corrijo: nos hallamos en la discusión en particular.

El señor SABAG.– Deseo felicitar a los autores de esta iniciativa, en la que también han intervenido algunos señores Diputados.

Naturalmente, estamos en vísperas de un nuevo aniversario patrio.

El señor CANTERO.– Le están pidiendo una interrupción, Su Señoría.

El señor SABAG.– La concedo, pero después.

El señor LARRAÍN.– Ocurre que hay una confusión.

El señor PIZARRO (Presidente).– Continúe, señor Senador.

El señor SABAG.– Como señalaba, es oportuno aprobar esta moción ahora, pues estamos en vísperas de las Fiestas Patrias -se celebran el próximo mes- y todos sabemos que constituye una tradición el que los niños y los grandes eleven volantines.

Lamentablemente, a pesar de los reiterados avisos de las autoridades al respecto -no usar hilo curado o hacerlo en forma responsable-, siempre vemos muchos niños dañados y lesionados fuertemente, porque el hilo, al hacer contacto con cables eléctricos, produce cortocircuitos.

Por lo tanto, mediante esta legislación se castiga a los verdaderos responsables con multas que van de 10 a 100 unidades tributarias mensuales.

Sin embargo, más que las multas, nos interesa que la gente tome conciencia de que debe ser muy responsable en la práctica de estos juegos durante el período dieciochero.

Requerimos celebrar muy bien nuestras Fiestas Patrias, pero no que haya accidentes ni muertos ni heridos.

Por lo tanto, felicito a los colegas que sacaron adelante esta iniciativa.

Por supuesto, la aprobamos con mucho agrado.

El señor PIZARRO (Presidente).– Para claridad de algunos señores Senadores, en septiembre de 2012 se aprobó la idea de legislar. Ahora estamos en la discusión en particular.

Todas las enmiendas vienen acordadas por unanimidad.

Tiene la palabra para fundamentar el voto el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.– Señor Presidente, pretendía efectuar un planteamiento relativo al proyecto anterior, que se votó en general. Entiendo que no hubo pronunciamiento en particular. Por lo tanto, no podía ser despachado en este trámite.

Se trata de un problema reglamentario. Porque está claro que estábamos analizando el primer informe.

Entonces, debería haberse votado en particular.

El señor PIZARRO (Presidente).– Señor Senador, por acuerdo de la Sala, la discusión en las Comisiones unidas se realizó en general y en particular. En el momento de iniciar el análisis señalamos que se discutía la idea de legislar. Se llevó a cabo la votación y, como fue por unanimidad, se propuso, si todos estaban de acuerdo, la aprobación también en particular. Y así se actuó.

Se consultó a la Sala al menos en tres oportunidades.

El señor NOVOA.– La votación en la Comisión no fue unánime, porque voté en contra.

El señor PIZARRO (Presidente).– Pero, para efectos del acuerdo que adoptamos, da lo mismo su pronunciamiento en la Comisión, señor Senador.

Lamentablemente, parece que el acuerdo adoptado se produjo en momentos en que Su Señoría no estaba en la Sala.

El señor NOVOA.– Pero el Honorable señor García me dice que él propuso fijar plazo para presentar indicaciones hasta el 26 de agosto y que se le expresó que correspondía votar el proyecto en general y en particular, lo cual no es cierto. Reglamentariamente, si cualquier Senador pide plazo para formular indicaciones, a pesar de la urgencia o lo que sea, debe darse al menos un día.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene razón, señor Senador. Pero el artículo 120 del Reglamento establece: “Aprobado en general un proyecto acerca del cual no se haya formu-

lado ninguna indicación, o si las presentadas fueren declaradas inadmisibles, se entenderá aprobado también en particular, y el Presidente lo declarará así.".

Así se procedió en el proyecto anterior.

Pero terminemos primero la votación a la que estamos abocados.

Tiene la palabra el Senador señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN.– Señor Presidente, estoy de acuerdo con esta iniciativa sobre tolerancia cero con el hilo curado. Pero creo que hay en ella un problema de técnica legislativa.

Por ejemplo, en el inciso segundo del artículo 2°, se define qué es hilo de competencia: "Se entenderá por hilo de competencia aquel hilo de algodón de grosor N° 24, recubierto por una mezcla de gelatina industrial de origen animal y cuarzo microgranulado entre 0,042 y 0,053 micras.".

A mí me parece que esto no es materia de ley, sino una cuestión que debería estar incorporada en un reglamento. Si consignamos tal definición, puede ocurrir que después se descubra un algodón de grosor N° 23, que quedaría fuera de esta norma y no podría ser regulado en lo que tenga que ver con el hilo de competencia.

Reitero: considero que este tipo de definiciones debe quedar entregado a un reglamento que permita normarlo debidamente.

Ahora bien, cabe señalar que el tema del hilo de competencia se regula de distintas maneras en diversas partes del proyecto: en el artículo 3° hay algunos elementos, en el 4° también y en el artículo 2° se intercala dicho concepto.

En fin, creo que existe aquí un problema de técnica legislativa que, a mi juicio, merece una revisión.

En definitiva, debo expresar que no tengo observaciones de fondo al articulado de esta iniciativa, pero hay algunos aspectos que me llaman la atención de su sola lectura.

He dicho.

El señor LABBÉ (Secretario General).– ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor PIZARRO (Presidente).– Terminada la votación.

—Se aprueban las enmiendas unánimes introducidas por la Comisión de Salud (16 votos a favor), y el proyecto queda aprobado en particular y despachado en este trámite.

Votaron las señoras Allende y Pérez (doña Lily) y los señores Cantero, Chahuán, Frei (don Eduardo), García, Kuschel, Larraín (don Hernán), Novoa, Orpis, Pizarro, Prokurica, Ruiz-Esquide, Sabag, Uriarte y Walker (don Patricio).

El señor PIZARRO (Presidente).– Se dejará constancia en la Versión Oficial de la intención de voto favorable del Senador señor Horvath.

El señor PIZARRO (Presidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.– Señor Presidente, deseo señalar que me parece increíble, por decir lo menos, que un proyecto de la magnitud del que otorga recursos al sistema de transporte público no sea sometido al trámite de segundo informe de la Comisión de Transportes y que no haya posibilidades de pedir plazo para formular indicaciones a su texto.

A mi juicio, conforme a la tramitación de la iniciativa, estaba claro que esta se iba a votar en general. Pero, bueno, parece que habrá que encontrarse siempre presente en la Sala para que no ocurran cosas como estas.

Reitero: se trata de un proyecto de una magnitud tremenda, y respecto del cual los Senadores no han podido formular indicaciones.

El señor PIZARRO (Presidente).– Señor Senador, le encuentro razón en términos de la envergadura que tiene la iniciativa que otorga un subsidio al transporte público. De eso no cabe duda. Además, ha sido largamente discutida en la Sala las veces que se ha colocado en

tabla, al igual que en las Comisiones.

No obstante, debo manifestarle a Su Señoría que ese proyecto fue debatido por las Comisiones unidas de Transportes y de Hacienda en general y en particular, por decisión de la Sala. Ello obedeció a un acuerdo (en estos, por cierto, no participan todos los Senadores) con el Gobierno en ese órgano legislativo. Esa es la razón por la cual, al momento de realizar la consulta, quienes estaban presentes estimaron que era pertinente despachar esa iniciativa también en particular.

El señor NOVOA.– Señor Presidente, deseo plantear un segundo punto.

El señor PIZARRO (Presidente).– Puede hacerlo, Su Señoría.

El señor NOVOA.– Solicito autorización para discutir en general y en particular el proyecto que establece la nueva institucionalidad del INE, que se encuentra en primer trámite reglamentario en la Comisión de Economía.

El acuerdo de ese órgano legislativo fue debatirlo en esa forma a fin de introducirle modificaciones en el primer informe, para lo cual se necesita autorización de la Sala.

El señor PIZARRO (Presidente).– Esa petición ya fue formulada por el Honorable señor Tuma al inicio de la sesión y no hubo consenso en tal sentido, señor Senador.

El señor NOVOA.– Si no lo hubo, señor Presidente, realizaré mi solicitud en la próxima sesión.

El señor PIZARRO (Presidente).– Conforme, Su Señoría.

El señor PIZARRO (Presidente).– Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor LABBÉ (Secretario General).– Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor PIZARRO (Presidente).– Se les dará curso en la forma reglamentaria.

—Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor ESCALONA:

Al señor Ministro de Agricultura, pidiéndole **ENVÍO DE PROYECTO SOBRE CONDONACIÓN DE DEUDAS DE CAMPESINOS CON INDAP Y OTRAS INSTITUCIONES PÚBLICAS.**

Del señor HORVATH:

A la señora Subsecretaria de Transportes y Telecomunicaciones, solicitándole información relativa a **FALTA DE SERVICIO DE BARCAZA JACAF, DE EMPRESA NAVIERA AUSTRAL, EN SECTOR DE MELIMOYU Y ESTERO COIHUE (Región de Aysén).**

Del señor ORPIS:

Al señor Ministro de Energía, proponiéndole **MODIFICACIONES A BASES DE LICITACIÓN PARA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA**, y al señor Subsecretario de Bienes Nacionales, requiriéndole **ESTUDIO DE ENMIENDA A ORDEN MINISTERIAL RELATIVA A CONCESIÓN DE INMUEBLES FISCALES PARA DESARROLLO DE PROYECTOS DE ENERGÍA RENOVABLE NO CONVENCIONAL.**

El señor PIZARRO (Presidente).– En la hora de Incidentes, el primer turno corresponde al Comité Renovación Nacional, hasta por trece minutos.

Tiene la palabra el Senador señor Kuschel.

SOLICITUD DE INFORMACIÓN SOBRE AVANCE EN CONSTRUCCIÓN DE CAMINO ENTRE CALETA PICHANCO Y CALETA LA ARENA. OFICIO

El señor KUSCHEL.– Señor Presidente, deseo pedir que se oficie a la señora Ministra de Obras Públicas para que envíe un informe actualizado sobre el estado de avance de los trabajos de expropiación y posterior construcción respecto del tramo de camino que falta entre caleta Pichanco y caleta La Arena.

De acuerdo con los antecedentes que se nos entregaron, aparentemente habría un poco de atraso en ello -a no ser que yo esté equivocado-, y sería bueno que las etapas ya definidas se pudieran realizar simultáneamente.

Esa es la información que solicito recabar.

—Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.

El señor PIZARRO (Presidente).– En seguida, le corresponde el turno al Comité Independientes, hasta por cuatro minutos.

Tiene la palabra el Senador señor Cantero

FINANCIAMIENTO PARA PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE CENTRO DE DIAGNÓSTICO COLONOSCÓPICO EN SEGUNDA REGIÓN. OFICIOS

El señor CANTERO.– Señor Presidente, deseo pedir que se remita un oficio al Consejo Regional de la Segunda Región con relación al Programa de Implementación del Centro de Diagnóstico Colonoscópico en el Hospital Regional de Antofagasta, el cual es de alta eficiencia para la detección precoz del cáncer de colon y de recto. Dicha acción beneficiaría a todos los pacientes de esa región, ya que se podría diagnosticar tempranamente esa enfermedad.

Por ello, vengo en solicitar que se oficie, con todos los antecedentes que adjunto, al Core de la Segunda Región, con el propósito de que tome conocimiento y se sirva ponderar la posibilidad de entregar financiamiento al mencionado programa.

Asimismo, pido que se envíe un oficio al Ministro de Salud, para que conozca aquella iniciativa y evalúe su consideración en el Presupuesto del año que viene, cuyo estudio se encuentra en su etapa de inicio.

Lo anterior se justifica plenamente en mi Región.

Quiero recordarles a la comunidad nacional y a los parlamentarios que la Segunda Región tiene indicadores de cáncer que superan el doble de la media nacional. De tal manera que un programa de esta naturaleza y envergadura es de absoluta necesidad, más aún cuando en el caso de Tocopilla no es el doble, sino el triple del promedio nacional.

Todos los antecedentes, costos y referencias se hallan en los documentos adjuntos que pongo a disposición de la Mesa para el efecto de enviar los oficios a que me referí.

—Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.

INADECUADA PROTECCIÓN DE INTERESES CHILENOS RESPECTO A COMPLEJO CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO DE CHAJNANTOR. REITERACIÓN DE OFICIO

El señor CANTERO.– En segundo lugar, señor Presidente, deseo reiterar una petición de oficio a la Cancillería en cuanto a los protocolos que se están firmando en torno al complejo científico y tecnológico de Chajnantor.

He formulado cuestionamientos al quehacer de la Cancillería porque, en mi opinión, no se están cautelando adecuadamente los intereses de Chile. Hay dos países que han solicitado bloquear el desarrollo de este proyecto; no se ha transferido el terreno correspondiente a CONICYT, y se ha generado una serie de dificultades que, francamente, me parecen pre-

ocupantes.

Más aún, en materia laboral, de nuevo hemos tomado conocimiento de que hay una movilización, una paralización de faenas en torno al observatorio ALMA. Ello, porque su comunidad de trabajadores se siente afectada en sus derechos, por entero desprotegida y absolutamente fuera de los marcos legales de la legislación chilena, pues, en realidad, los protocolos que se firman no cautelan de manera adecuada esas materias.

Por ello, quiero expresar mi preocupación y solicitar, una vez más, que se oficie a la Cancillería para que, primero, entregue una respuesta en lo concerniente al referido complejo, y segundo, proporcione todos los antecedentes vinculados a los problemas laborales y gremiales, al objeto de saber cómo se está abordando el asunto y si en los protocolos se persevera en las mismas condiciones que se desarrollan en torno al parque científico y tecnológico de Chajnantor.

Sobre el particular, cabe recordar que la referencia siempre se hace respecto del acuerdo adoptado con relación al observatorio de Paranal. Pero hoy día la comunidad científica tiene múltiples proyectos en desarrollo, todos los cuales siguen el mismo derrotero. Y, en verdad, opino que, en su oportunidad, no fue suficientemente feliz la protección de los intereses de Chile.

He dicho.

—Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.

El señor PIZARRO (Presidente).– Como los Comités Movimiento Amplio Social, Socialista, Demócrata Cristiano, Partido Por la Democracia, Radical Social Demócrata y Unión Demócrata Independiente no harán uso de sus tiempos, se levanta la sesión.

—**Se levantó a las 19:25.**

Patricio Fernández Ruiz-Tagle,
Jefe de la Redacción subrogante